Cena 9,90 zł (8% VAT)

ISSN 2081–5255

GRUDZIEŃ 12/2021 (130)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

DB SCHENKER DĄŻY DO NEUTRALNEJ LOGISTYKI

WZROSTY KOSZTÓW WYNAGRODZENIA KIEROWCÓW W 2022 ROKU

CZY LOGISTYKA MOŻE BYĆ PRZYJAZNA DLA KLIMATU?

CORAZ WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI DZIĘKI KARTOM FLOTOWYM



DB SCHENKER

ISSN 2081 5255

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

KUEHNE+NAGEL



Kształtujemy świat logistyki neutralny dla klimatu

Dołącz do nas → www.kuehne-nagel.pl

Podróże w Święta?

NIE ZAPOMNIJ O

e-TOLL!

Rozliczaj opłaty
KARTĄ PALIWOWĄ DKV
Łatwo. Automatycznie.

Od 1 grudnia e-TOLL
obowiązuje wszystkie pojazdy.



dkv-mobility.com/pl
▸ Opłaty drogowe ▸ Polska

YOU DRIVE, WE CARE.

W NUMERZE



Drodzy Czytelnicy,

Mija drugi, dziwny rok życia w covidowej rzeczywistości. Przedsiębiorcom, a zwłaszcza przewoźnikom drogowym i firmom logistycznym, przyszło się w nim mierzyć ze zmianami w przepisach, nowymi obostrzeniami, inflacją, w tym z rosnącymi cenami paliwa i energii. Nie zapowiada się, że i przyszły 2022 łagodnie potraktuje przewoźników, zwłaszcza międzynarodowych. Związane jest to z wchodzącymi w życie przepisami, dotyczącymi przede wszystkim Pakietu Mobilności. Polski Ład również wprowadza sporo zmian, wiele niekorzystnych dla przedsiębiorców, do tego dla większości niejasnych.

Wielu z nas wkracza więc w Nowy Rok z dużymi obawami i w niewesołych nastrojach. Życzę mimo to Wszystkim, a może przede wszystkim dlatego, aby podczas Świąt Bożego Narodzenia i w nadchodzącym roku czuli wsparcie osób bliskich i dużo życzliwości ze strony ludzi, czerpali radość z nadchodzących chwil oraz znaleźli wewnętrzną harmonię i radość.

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
i Szczęśliwego
Nowego Roku

W SKRÓCIE
W skrócie 4

HR I EDUKACJA
Sytuacja na rynku pracy – czy jeszcze kryzys, czy już nadzieja? 8
Dobry KONTAKT na dobry KONTRAKT . . 10

LOGISTYKA
Nie tylko sieci handlowe, także operatorzy logistyczni 11
Transport drobnicowy wpisany w strategię FM Logistic 12
Pięć kluczowych elementów przewagi konkurencyjnej w branży DIY według Dachser Polska 14

LOGISTYKA TECHNOLOGIA
Indywidualne rozwiązanie dla Julius Blum GmbH 16

SYSTEMY IT
Nowa aplikacja od project44 18

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ
Czy logistyka może być przyjazna dla klimatu? 19
W drodze do zrównoważonego rozwoju 21
Panattoni podnosi poprzeczkę 22
DB Schenker dąży do neutralnej logistyki 25
Zielony magazyn w sercu miasta 26
Praktyczny wymiar zrównoważonego rozwoju 27
Grupa ID Logistics coraz bardziej odpowiedzialna społecznie 28

TRANSPORT DROGOWY
Odblokuj swoją kartę na czas tankowania! DKV z nowatorskim pomysłem na zabezpieczanie transakcji 30
Coraz więcej możliwości dzięki kartom flotowym 31
Przygotuj się na Nowy Rok z DKV Mobility 34
Coraz częściej na gazie 35
Program flotowy MOYA Firma ma już 10 lat! 36
Nowe naczepy chłodnicze dla Jeronimo Martins Polska 38
Dlaczego firmy transportowe lubią leasing 39

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE
Rozgrzany jak nigdy dotąd 40
Na fali wzrostu 41

PRAWO
Wzrosty kosztów wynagrodzenia kierowców w 2022 roku 42
Kontrole transportu w najbliższej przyszłości. Duże zmiany już niebawem 45
Postępowania ws. przemytu tytoniu i papierosów – sukcesy Kancelarii Koben 48

WYDARZENIE
Kod Innowacji 2021 – poznaj zwycięskich innowatorów 50

TSL biznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

Prenumerata
tel. 22 213 88 28
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt dtp art

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl

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

Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@kmgmedia.pl

Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@kmgmedia.pl

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

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

KMG media
www.kmg-media.pl

Wydawca
KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:
TSL biznes | Truck&Van | SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:
/TSLbiznes

DEKADA POD ZNAKIEM POCIĄGÓW KONTENEROWYCH

Minęło 10 lat od uruchomienia pierwszego przyspieszonego pociągu kontenerowego na trasie Chiny-UE. Od tego czasu z Państwa Środka do Europy i z powrotem przejechało ponad 33 tys. pociągów kontenerowych.



Vladyslav Martin, kierownik działu kolejowego dla regionów UE i Chin w AsstrA, mówi o alternatywnym rozwiązaniu dla przewozów morskich i lotniczych.

– Dostawy przyspieszonymi pociągami kontenerowymi przeniosły handel międzynarodowy na wyższy poziom. Alternatywne rozwiązanie dla transportu morskiego i lotniczego umożliwia producentom elektroniki oraz towarów konsumpcyjnych szybki i bezpieczny transport towarów z Państwa Środka do Europy. Statystyki AsstrA potwierdzają rosnące zapotrzebowanie na tę usługę: w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2021 r. za pośrednictwem pociągów kontenerowych przetransportowano 2800 TEU z Chin do UE.

Przewozy do Polski, Czech, Niemiec, Węgier i Włoch cieszą się dużą popularnością wśród klientów firmy zlecających dostawy z Chin. Czas transportu „od drzwi do drzwi" do tych krajów wynosi od 25 do 35 dni. Najdalszym punktem dostawy jest Hiszpania. Długość trasy Yiwu-Madryt wynosi 13 tys. km.

DUŻA ZMIANA W KUEHNE + NAGEL

Rada Dyrektorów Kuehne + Nagel International AG zainicjowała zmiany w kierownictwie najwyższego szczebla. Od 1 sierpnia 2022 r. Stefan Paul obejmie stanowisko dyrektora zarządzającego Kuehne + Nagel International AG.

Obecny prezes dr Detlef Trefzger ustąpi ze stanowiska z powodów prywatnych. Po zakończeniu kadencji planowane jest powołanie go do Rady Dyrektorów Kuehne + Nagel International AG.

Stefan Paul (ur. 1969 r.) to obywatel Niemiec, który karierę zawodową w Kuehne + Nagel rozpoczął w 1990 r. W latach 1997-2013 zajmował stanowiska kierownicze w różnych firmach logistycznych, m.in. w Niemczech i Wielkiej Brytanii. W 2013 r. powrócił do Kuehne + Nagel, gdzie przejął odpowiedzialność za wszystkie działania działu logistyki drogowej, rozszerzył i zglobalizował biznes, zwiększając jego rentowność. Później przejął również odpowiedzialność za globalną sprzedaż. Od 2013 r. jest też członkiem Zarządu Kuehne + Nagel.



Dr Joerg Wolle, przewodniczący Rady Dyrektorów Kuehne + Nagel International AG komentuje: *– Jedną z zasad Kuehne + Nagel jest długofalowy rozwój firmy, który obejmuje przede wszystkim planowanie sukcesji na stanowiska kierownicze. W związku z bardzo udanymi wynikami firmy, nacisk kładziony jest na zapewnienie ciągłości. Wraz z powołaniem Stefana Paula na stanowisko prezesa, globalna strategia i kultura korporacyjna zostaną utrzymane.*

DHL EXPRESS INWESTUJE W FOTOWOLTAIKĘ

DHL montuje panele fotowoltaiczne w centrach dystrybucyjnych. Pierwsze ogniwa zostaną zainstalowane w tym roku w Koszalinie, Łodzi i Toruniu. W 2022 r. zmiany zostaną wdrożone w kolejnych jednostkach. Plan inwestycji zakłada modernizację dotychczasowych lokalizacji, ale firma również inicjuje montaż ogniw w nowo powstałych obiektach oraz zachęca właścicieli budynków do transformacji energetycznej.

DHL Express, poprzez montaż fotowoltaiki, dąży do maksymalnego wykorzystania odnawialnych źródeł energii w działalności operacyjnej. Instalacja PV nie generuje CO_2 oraz nie wytwarza szkodliwych dla otoczenia substancji. W przypadku oddziałów w Łodzi i Toruniu uda się pozyskać do 50% energii z odnawialnych źródeł, zaś jednostka w Koszalinie będzie w 100% zasilana energią słoneczną.



– Inwestując w fotowoltaikę, podejmujemy kolejny krok w kierunku dekarbonizacji naszej działalności, co stanowi jeden z głównych filarów strategii GoGreen na rzecz zrównoważonego rozwoju. Co więcej, zmiany w infrastrukturze pozwolą nam osiągnąć ok. 40-50% niższe koszty energii, a w obliczu prognozowanego wzrostu cen prądu oszczędności mogą być jeszcze większe – mówi Agnieszka Łukawczyk, dyrektor ds. operacji w DHL Express.

DHL współpracuje również z dostawcami, którzy mogą zagwarantować, że ich energia pochodzi ze źródeł odnawialnych, np. z ogniw fotowoltaicznych czy farm wiatrowych. W ramach strategii GoGreen planuje szereg ekologicznych rozwiązań, jak elektryczne pojazdy kurierskie i rowery. Zamówiła też elektryczne samoloty cargo Alice firmy Eviation. Chce zwiększyć liczbę punktów ładowania w Europie oraz inwestuje w prace nad alternatywnymi paliwami lotniczymi. Działania te mają na celu osiągnięcie przez firmę zerowej emisji CO_2 do 2050 r.

GLS ROZPOCZĄŁ WSPÓŁPRACĘ Z KOLPORTEREM

Od niedawna paczki dostarczane przez GLS można odebrać w jednym z 600 saloników Kolportera. Ich atuty to bardzo dobra lokalizacja i świetna rozpoznawalność wśród klientów.



Kolporter dysponuje siecią saloników prasowych zlokalizowanych w dogodnych i dobrze skomunikowanych lokalizacjach, zwykle w centrach miast oraz w galeriach handlowych. Punkty mają długie godziny otwarcia, dostępne są często również w weekendy.

– *Czas i wygoda klientów są dla nas najważniejsze. Rozpoczęcie współpracy z Kolporterem pozostaje w zgodzie z naszą strategią wyboru punktów odbioru w najlepiej skomunikowanych i najbardziej dogodnych lokalizacjach. Niebagatelne znaczenie ma też fakt, że Kolporter to rozpoznawalna marka* – mówi Szymon Lauer, dyrektor ds rozwoju operacji GLS Poland.

W ramach współpracy obu firm w salonikach można odebrać przesyłkę lub dokonać zwrotu zakupów internetowych, korzystając z wygenerowanej etykiety. Paczka może czekać na odbiorcę nawet przez tydzień, co dla wielu osób ma znaczenie. Przy odbiorze wystarczy podać kod PIN, otrzymywany przez odbiorcę SMS-em. Integrację technologiczną GLS i Kolporter zapewniła firma Smart Points.

GLS systematycznie poszerza sieć punktów Szybka Paczka/ParcelShop. Obecnie, łącznie z salonikami Kolportera, w całej Polsce działa już 4000 takich punktów (w całej Europie ponad 25 tys., w ramach międzynarodowej sieci operatora). Operator zapowiada prężny rozwój sieci tego rodzaju punktów.

AKADEMIA CYFRYZACJI GS1 POLSKA RUSZYŁA

Jest to inicjatywa edukacyjno-informacyjna dla polskich przedsiębiorców i ich pracowników, którzy chcą się dowiedzieć jak najwięcej o transformacji cyfrowej.

Na bezpłatnej platformie znajduje się baza wiedzy oraz artykułów eksperckich dotyczących wykorzystania standardów GS1 we wszystkich sektorach biznesu. Akademia oferuje również narzędzia do samooceny dojrzałości cyfrowej oraz diagnozy logistycznej. Na portalu można znaleźć informacje o autoryzowanych dostawcach rozwiązań i pozyskiwaniu finansowania na inwestycję w transformację cyfrową. Dostęp jest bezpłatny.

Akademia Cyfryzacji GS1 to odpowiedź na potrzebę wprowadzenia do biznesu usprawnień w duchu cyfrowej transformacji: kompleksowego przechodzenia na nowe sposoby funkcjonowania firmy,



opartego na rozwiązaniach i technologiach cyfrowych. Czerpie z doświadczenia we wsparciu sprzedaży na całym świecie, również we współpracy z potentatami e-commerce, takimi jak Google, Amazon, eBay czy Allegro.

Korzystając z bazy wiedzy przedsiębiorcy mogą dowiedzieć się, jak dzięki standaryzacji usprawnić procesy sprzedażowe i logistyczne, bez względu na branżę, w której działają.

Wśród narzędzi do cyfrowej transformacji na platformie znajdują się m.in. narzędzie do diagnozy logistycznej, którego częścią jest audyt dojrzałości cyfrowej, określający poziom wykorzystania identyfikatorów GS1 do znakowania produktów, lokalizacji, zasobów logistycznych. Usługa diagnozy dojrzałości cyfrowej jest płatna, ale dofinansowana w 50% przez GS1 Polska.

Materiały są dostępne na platformie: https://akademiacyfryzacji.gs1.pl/wp-login.php

Więcej informacji o Akademii Cyfryzacji: https://akademiacyfryzacji.gs1.pl/

WIELTON S.A. I POLITECHNIKA POZNAŃSKA ŁĄCZĄ SIŁY

Instytucje te podpisały umowę, której celem jest wykorzystanie potencjału, doświadczeń i dorobku obu stron w celu kształcenia wykwalifikowanych kadr i rozwój produktów wspierających transport przyszłości.

Sygnatariuszami porozumienia są Piotr Kuś, wiceprezes Zarządu Wielton S.A. i prof. Teofil Jesionowski, rektor Politechniki Poznańskiej.

Wielton i Politechnika Poznańska mają świadomość w jak ważnym momencie znajduje się obecnie branża transportowa oraz jak trudne i ambitne cele przed nią stoją. Porozumienie o współpracy podpisały, aby mieć realny wpływ na kształtowanie transportu przyszłości. Strategicznymi filarami rozpoczętej kooperacji będzie kształcenie kadr na potrzeby aktualnych wyzwań technicznych, w tym studia dualne – nowe rozwiązanie na kierunku logistyka i transport, które pozwala na równoczesne zdobywanie



wiedzy teoretycznej i doświadczenia w trakcie studiów. Ważnym punktem będzie wspólne formułowanie oferty praktyk i staży dla studentów i doktorantów, rozwój potencjału kadry oraz realizacja projektów B+R.

Współpraca pomiędzy oboma instytucjami ma obejmować stworzenie interdyscyplinarnego zespołu kreującego standardy badań w zakresie chłodnictwa, w tym: wymianę i transfer doświadczeń, wiedzy i wyników działalności naukowej, współpracę zespołową, wspólną realizację prac dyplomowych, a także wzajemne konsultacje i wspólne publikacje.

BOCIANY GÓRĄ!

Tak zadecydowali internauci, którzy wzięli udział w głosowaniu na ekoprojekty, zorganizowanym z okazji 90-lecia Grupy Raben. Koncepcja utworzenia oazy dla ptaków w Czechach uzyskała ponad 43% głosów, dzięki czemu otrzyma dofinansowanie od operatora logistycznego.



Trzy inicjatywy na rzecz środowiska, 62 dni rywalizacji i ponad pół miliona oddanych głosów. Spośród 21 miejsc w Europie, które ucierpiały wskutek ingerencji człowieka, wyłoniono ścisłą czołówkę, zaś decyzję, który projekt najbardziej zasługuje na dofinansowanie, Grupa Raben powierzyła swoim interesariuszom. Od 30 września do 30 listopada klienci i pracownicy firmy oraz wszyscy internauci mogli codziennie głosować na jeden z trzech projektów: ochrona nietoperzy w lasach w północnej części Badenii-Wirtembergii, oczyszczenie plaż we Włoszech dzięki użyciu podwodnego drona oraz budowa oazy dla bocianów białych w Czechach.

– *W naszych filmach z trasy Eco2Way można zobaczyć wiele miejsc narażonych na skutki zmian klimatycznych lub takich, które mocno ucierpiały z powodu ingerencji człowieka. Jeśli wspólnie nie zadbamy o naszą planetę już dzisiaj, nasze dzieci będą miały problem.* – powiedział Ewald Raben, CEO Grupy Raben – *Dlatego, w ramach naszej 90. rocznicy postanowiliśmy zrobić nam i przyszłym pokoleniom wspólny prezent – sfinansować jedną z inicjatyw ekologicznych. Którą? Ten wybór pozostawiliśmy w rękach naszych interesariuszy.*

W czasie dwóch miesięcy trwania konkursu zagłosowano prawie 655 tys. razy. Projekt pomocy bocianom w Czechach uzyskał ponad 283 tys. głosów, zaledwie niecały tysiąc więcej niż ochrona nietoperzy w Niemczech.

Zwycięska inicjatywa zakłada stworzenie w miejscowości Dvůr Králové nad Labem terenu z mokradłami i stawami o łącznej powierzchni 40 tys. m^2, co przyczyni się do wzrostu populacji bocianów białych z kilkudziesięciu do kilkuset rocznie oraz zwiększenia liczby gniazd i miejsc odpoczynku na trasach migracyjnych. Projekt będzie realizowany przez organizację ČSOP JARO Jaroměř, rozpocznie się w przyszłym roku i zostanie podzielony na kilka etapów, które potrwają kilka lat. Każdego roku planowane jest zagospodarowanie min. 500 m^2, postęp prac zależy od porozumienia z właścicielami gruntów oraz od tego, jak dużą część swoich gruntów są oni skłonni odstąpić lub sprzedać.

Ochrona ptaków wiąże się z ochroną wielu innych gatunków zwierząt oraz roślin, a tym samym gwarantuje zdrowy ekosystem. Skorzystają na tym także ludzie, którzy potrzebują terenów podmokłych jako klimatyzacji, repozytorium gazów cieplarnianych oraz w celu zapobiegania suszy i powodziom. I

Więcej informacji na temat eko głosowania na www.raben90years.com





Dla firm logistycznych i produkcyjnych najbardziej istotne są stanowiska podstawowe. Poszukują zatem pracowników magazynowych oraz kierowców, niestety spotykając się z ich deficytem na rynku pracy

SYTUACJA NA RYNKU PRACY – CZY JESZCZE KRYZYS, CZY JUŻ NADZIEJA?

Rynek pracy już od dłuższego czasu jest łaskawy dla pracownika. Pandemia miała w tym swój bezsprzeczny udział. Zeszłoroczny lockdown i obostrzenia chwilowo przesunęły szalę na stronę pracodawców, ale rok 2021 to ewidentny powrót do rynku pracownika.

Wzrost popytu na pracownika potwierdzają agencje pracy, wszystkie popularne portale publikujące oferty zatrudnienia, jak również działy HR, zwłaszcza w przedsiębiorstwach logistycznych, produkcyjnych, branży FMCG oraz informatycznych. Te ostatnie w związku z wprowadzaniem nowych technologii umożliwiających automatyzację procesów biznesowych i usprawniających globalną komunikację.

Dla firm logistycznych i produkcyjnych najbardziej istotne są stanowiska podstawowe. Poszukują zatem pracowników magazynowych oraz kierowców, niestety spotykając się z ich deficytem na rynku pracy. Brak pracowników spowodował realny wzrost stawek zasadniczych, gdyż aktualnie proponowane warunki płacowe już teraz znacznie przewyższają minimalne stawki wynagrodzenia planowane na rok 2022. To efekt rosnącej presji płacowej w wyniku inflacji oraz niedoboru kandydatów na wspomnianych stanowiskach.

W takich warunkach zmiana miejsca pracy wydaje się dość łatwa. Otwarcie się rynku na pracownika ośmieliło część populacji do poszukiwań nowych możliwości u innych pracodawców, co potwierdza zwiększenie poziomu rotacji w przedsiębiorstwach. Jednakże, czy te zmiany miejsca pracy spotkały się ze spełnieniem oczekiwań pracowników i pracodawców? Trudno jeszcze udzielić jednoznacznej odpowiedzi.

> Otwarcie się rynku na pracownika ośmieliło część populacji do poszukiwań nowych możliwości u innych pracodawców, co potwierdza zwiększenie poziomu rotacji w przedsiębiorstwach.

W „postpandemicznej rzeczywistości"

Zewsząd słyszymy, iż obecnie znajdujemy się w „rzeczywistości postpandemicznej", choć tak naprawdę nikt nie jest w stanie zdefiniować, co ten termin oznacza. Czy to już definitywny koniec zagrożenia? Czy raczej początek kryzysu? Czy może nadzieja na coś rewolucyjnego i przełomowego? Wiemy jedno: okres pandemii wywarł piętno zarówno na przedsiębiorstwach jak i pracownikach. O ile firmy próbują obecnie odnaleźć balans finansowy po ubiegłorocznych stratach, o tyle pracownicy starają się nadać sens swojej pracy w nowych warunkach. Jest to istotne ze względu na realizację potrzeb zatrudnionych osób, które w dużej mierze uległy modyfikacjom. Ważnym aspektem jest także odbudowanie więzi społecznych w miejscu pracy, ułatwiających realizację celów, jak również zrekonstruowanie jakości relacji między pracownikami a pracodawcami, która uległa w ostatnim roku znacznemu osłabieniu, co w dużej mierze spowodowane było *lockdownem* i pracą zdalną.

Wszyscy doświadczają lęku związanego z niepewną przyszłością, który jak *rollercoaster* potrząsa nastrojami, oczekiwaniami i potrzebami, intensyfikując poczucie zagrożenia. Każdy próbuje odnaleźć się w nowej rzeczywistości, instynktownie dążąc do przywrócenia

stabilizacji i poczucia bezpieczeństwa. Trudno przewidzieć co wydarzy się jutro, w przyszłym miesiącu, w kolejnym roku – to nieustanna walka z niepewnością i pojawiającymi się kryzysami – również egzystencjalnymi. Zagrożenie spowodowane przez Covid-19 zakłóciło normalny bieg zdarzeń, co wymaga ponownej oceny sposobów myślenia i działania. Pracownicy zadają sobie pytania: Jak mają pracować w obecnej sytuacji? Ile wkładać energii i zaangażowania w wykonywanie codziennych obowiązków? Czy oddawać się bez reszty rodzinie, czy może pracy? Czy podejmować się nowych aktywności vs. zachować *status quo*? Poszukiwanie odpowiedzi wywołuje zmęczenie i zniechęcenie. Presja wyniku i zwiększonej dynamiki pracy nie ułatwiają podjęcia decyzji odnośnie własnej przyszłości.

Air Cargo / Kurier: HKG / SZX / CAN / PVG / PEK →
→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi
FCL / LCL: Hongkong / Shenzen / Guangzhou / Ningbo / Szanghaj →
→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi
Chiny → krajowy transport drogowy i odprawy celne
www.sdr-logistics.com
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED
TRANSPORT KONTENEROWY:
Mr Starry Shi, starryshi@sdr-logistics.com, tel.: +86 400-1036-800

Wynagrodzenie głównym motywatorem

Rozmowy z pracownikami i prowadzone rekrutacje w firmie Fresh Logistics Polska potwierdzają dominujące trendy rynkowe. Głównym motywatorem zaczyna być wynagrodzenie, które przekonuje do zmiany pracy bądź pozostania w obecnej firmie. Dla ludzi istotna jest gwarantowana płaca, czyli wysoka stawka zasadnicza. Obietnica premii, nawet znaczna, może stać się iluzją, gdyby ubiegłoroczna sytuacja miała się powtórzyć – w myśl przysłowia: „lepszy wróbel w garści niż gołąb na dachu".

Jak wspominałam, osłabiona więź między pracownikami i przełożonymi powoduje mniejszą tendencję do podejmowania nowych wyzwań i poszukiwania innowacyjności. Przełożeni skupieni na realizacji celów organizacji w gąszczu powinności i wykorzystywania rynkowej hossy „gubią" swoich podwładnych. Pracownicy czują się osamotnieni na swoich stanowiskach pracy, w swoich zadaniach, czują się przeciążani i zmęczeni obowiązkami zawodowymi i domowymi. Taka sytuacja zwiększa poziom stresu, który wpływa na relacje międzyludzkie, osłabia współpracę i twórcze myślenie, w skrajnych przypadkach prowadząc do depresji.



Okres pandemii wywarł piętno zarówno na przedsiębiorstwach jak i pracownikach. O ile firmy próbują obecnie odnaleźć balans finansowy po ubiegłorocznych stratach, o tyle pracownicy starają się nadać sens swojej pracy w nowych warunkach

> Głównym motywatorem zaczyna być wynagrodzenie, które przekonuje do zmiany pracy bądź pozostania w obecnej firmie. Dla ludzi istotna jest gwarantowana płaca, czyli wysoka stawka zasadnicza.



Dominika Olejniczak

Czego zatem potrzebuje pracownik?

Zabrzmi trywialnie i mało odkrywczo, ale w sytuacjach kryzysu proste rozwiązania są najlepsze: przede wszystkim otwartej komunikacji ze swoim pracodawcą. Pracownik potrzebuje lidera, który pochyli się nad jego problemami, który niczym feniks z popiołu odrodzi nadzieję na lepsze jutro, nada sens działaniom, obudzi motywację i zapewni poczucie bezpieczeństwa. Wszakże przełożony też jest pracownikiem, więc skąd ma czerpać siłę i motywację do motywowania innych? Każda organizacja powinna zadać sobie zasadnicze pytanie: Jak sytuacja pandemii wpłynęła na ich firmę? Czy wymagana jest radykalna zmiana myślenia i działania? Czy może potrzebna jest rewizja celów? Swoje decyzje powinna otwarcie i szczerze zakomunikować wszystkim pracownikom.

W obliczu zmiany czy kryzysu pracownicy muszą uwierzyć, że firma wie dokąd zmierza, aby móc zidentyfikować się z wizją przyszłości przedsiębiorstwa. Uwierzyć w to muszą również przełożeni, aby zarażać swoim entuzjazmem podwładnych. Ale nade wszystko liderzy powinni mieć czas na bycie ze swoimi ludźmi, mieć czas na budowanie atmosfery w zespole oraz czas na indywidualne rozmowy z pracownikami. I

Dominika Olejniczak,
HR Manager,
Fresh Logistics Polska, Grupa Raben



W listopadzie Zarząd Seifert Polska i Seifert Automotive Polska rozesłał ponad 600 wiadomości do swoich Pracownic i Pracowników z podziękowaniem... za pośrednictwem słodyczy

Dobry KONTAKT na dobry KONTRAKT

DOŚWIADCZONY OPERATOR LOGISTYCZNY TO DOBRY PARTNER I KATALIZATOR ROZWOJU, bowiem efektywność operacyjna przy zminimalizowaniu odpowiedzialności własnej (scedowanej na operatora logistycznego właśnie) jest skuteczną formą zarządzania przedsiębiorstwem.

W szczególności obecnie, gdy za sprawą pandemii wzrosła świadomość znaczenia i roli logistyki w prowadzenia biznesu, współpraca z doświadczonym operatorem, który sam wykazuje się odpornością i sprawnym zarządzaniem, warta jest rozpatrzenia.

Logistyka kontraktowa, w przeciwieństwie do magazynowych ofert deweloperskich, zapewnia kompleksową obsługę, a więc oprócz wymaganej powierzchni magazynowej – odpowiednie wyposażenie, certyfikacje oraz profesjonalną kadrą logistyczną.



Zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowaną kadrę

W każdym przedsiębiorstwie spektrum obowiązków i szeroki wachlarz zadań logistycznych wprost przekłada się na konieczność zatrudnienia, oprócz pracowników produkcyjnych, istotnej liczby wysoko wykwalifikowanej kadry, dedykowanej do logistycznej obsługi przepływów. **A o tę w dzisiejszych czasach niezwykle trudno.** Jak wynika bowiem z badań Manpower, aktualnie trudniej znaleźć magazyniera niż programistę, gdyż skala niedoboru kandydatów na stanowiska logistyczne jest nawet większa niż w przypadku specjalistów IT (raport „Logistyka w Polsce" ManpowerGroup i Łukasiewicz – Instytut Logistyki i Magazynowania).

Tymczasem profesjonalna kadra operatora logistycznego nie tylko przejmuje na siebie standardowe obowiązki logistyczne, ale też na zlecenie klienta odpowiada za odciążające przedsiębiorcę usługi dodatkowe (VAS), tj. kompletację, przepakowywanie, czyszczenie, tworzenie zestawów promocyjnych, etykietowanie, kontrolę jakości i temperatury, inwentaryzację, transport wewnątrz-zakładowy, aż po planowanie i realizację transportu.

Atuty Grupy Seifert

– Szerokie portfolio, jako efekt dywersyfikacji i ponad 70-letnie doświadczenie stanową solidny fundament i atut naszej Grupy. Z kolei filarem tak sprawnie zarządzanej działalności jest nasza sprawdzona – przy okazji wielu wymagających projektów – kadra logistyczna. Dzięki sumie tych potencjałów rozwijamy się zarówno w Niemczech, gdzie za moment otwieramy nasze nowe Centrum Logistyczno-Administracyjne w Ulm Nord, jak i w Polsce, rozbudowując właśnie do 15 tys. m² nasze Centrum Logistyczno-Spedycyjne w tak poszukiwanej przez przedsiębiorców lokalizacji, jaką jest Bielsko-Biała – podsumowuje Jacek Faber, dyrektor handlowy Seifert Polska. I

> Profesjonalna kadra operatora logistycznego nie tylko przejmuje na siebie standardowe obowiązki logistyczne, ale też na zlecenie klienta odpowiada za odciążające przedsiębiorcę usługi dodatkowe.



Colian Logistic stawia na skomunikowane, nowoczesne projekty magazynowe, umożliwiające sprawną dystrybucję towarów

NIE TYLKO SIECI HANDLOWE, TAKŻE OPERATORZY LOGISTYCZNI

O tym, że sieci handlowe odgrywają coraz bardziej istotną rolę w strategiach dystrybucji, realizowanych przez producentów, wiadomo nie od dziś.

Wydarzenia roku 2020 i kończącego się 2021 wpłynęły na polską gospodarkę oraz na zachowania i zwyczaje konsumentów. Chociaż polski rynek handlowy wciąż boryka się z konsekwencjami COVID-19, to prognozy wyglądają korzystnie, w porównaniu z resztą Europy. Według Oxford Economics, PKB w Polsce osiągnie średnioroczny wzrost w latach 2021-2025 na poziomie 3,5%, znacznie powyżej średniej dla krajów UE i strefy euro (2,8%).

Obsługa logistyczna sieci handlowych to niezwykle złożony proces. Niestety, niski koszt bardzo często oznacza brak elastyczności i jakości, czyli mało optymalne rozwiązania. Dlatego przy doborze partnera warto zwrócić uwagę w równym stopniu na cenę, odpowiednie przygotowanie oraz jakość. Dobra analiza przed rozpoczęciem współpracy pozwala na ograniczenie ryzyka i w konsekwencji zaproponowanie konkurencyjnych warunków finansowych.

Dostosowanie się do nowych zasad

Lockdown, restrykcje, nowe zasady bezpieczeństwa i transportu sprawiły, że sieci handlowe w błyskawicznym tempie musiały podejmować decyzje oraz dostosowywać się do nowych zasad. W okresie przedświątecznym zauważalnie wzrasta liczba realizowanych dostaw oraz dbałość o terminowość i jakość usług. Zapewnienie klientom dostępności tysięcy rozdrobnionych asortymentowo towarów w odpowiednim czasie to wyjątkowo złożone wyzwanie, któremu czoła stawić muszą zarówno właściciele wielkopowierzchniowych sieci handlowych, jak również operatorzy logistyczni. Warto więc decydować się na współpracę z operatorem logistycznym, który zapewnia kompleksową usługę.

Colian Logistic wsparty na trzech filarach

Firma logistyczna Colian Logistic sp. z o.o. jest częścią Grupy Colian, ale świadczy usługi nie tylko na jej potrzeby. Zyskuje na wiarygodności zarówno jako partner lidera w branży spożywczej, jak i ekspert w obsłudze logistycznej. Nasze wieloletnie doświadczenie zapewnia elastyczne podejście i wiedzę popartą doświadczeniem. To pozwala nam na stworzenie precyzyjnej oferty i późniejszą dyscyplinę i kompleksowość we współpracy.



Magdalena Wojtaszek

Oferta usług Colian Logistic składa się z trzech filarów: transportu, magazynowania i *customer service*. Obecnie posiadamy 11 oddziałów z centrum dystrybucyjnym w Kostrzynie Wielkopolskim. Oprócz Kostrzyna Wielkopolskiego, nasze oddziały mieszczą się w Kaliszu, Nowej Wsi Wrocławskiej, Lublinie, Bydgoszczy, Strykowie, Katowicach, Pruszkowie, Wykrotach, Gdańsku i Robakowie.

Colian Logistic stawia na skomunikowane, nowoczesne projekty magazynowe, umożliwiające sprawną dystrybucję towarów. Wchodzimy w skład kluczowego producenta z branży FMCG. Posiadamy nowoczesne magazyny oraz zaawansowane systemy informatyczne SAP, WMS, TMS. Certyfikat IFS Logistics potwierdza naszą specjalizację w transportowaniu produktów spożywczych z zachowaniem bezpieczeństwa i jakości przewożonej żywności.

> Przy doborze partnera logistycznego warto zwrócić uwagę w równym stopniu na cenę, odpowiednie przygotowanie i jakość. Dobra analiza przed rozpoczęciem współpracy pozwala na ograniczenie ryzyka i zaproponowanie konkurencyjnych warunków finansowych.

Zapewniamy 24-godzinne wsparcie i pełną kontrolę zlecenia na każdym etapie jego realizacji. Przez terminowość rozumiemy podporządkowanie oknom czasowym, czyli wyznaczonym przez dane sieci, określonym godzinom, w których towar ma być dostarczony. Od 2020 r. inwestujemy w automatyzację i cyfryzację procesów, ponieważ dobrze rozwinięty system operacyjny umożliwia stały nadzór nad zachowaniem wszystkich warunków zapisanych w umowie. |

Magdalena Wojtaszek,
kierownik spedycji
w Colian Logistic sp. z o.o.



Transport drobnicowy stanowi istotny element strategii FM Logoistic, dlatego od kilku lat firma rozwija sieć budując własne cross-docki

TRANSPORT DROBNICOWY WPISANY W STRATEGIĘ FM LOGISTIC

Transport drobnicowy to istotny element strategi FM Logistic. W jaki sposób firma ją realizuje i z czym się to wiąże? Na ile rozwój tego rodzaju transportu wpisuje się w nową strategię firmy „Powering 2030"? – pytamy Sebastiana Plesińskiego, zajmującego w FM Logistic stanowisko Transport Sales Director Central Europe.

Dlaczego FM Logistic stawia na transport drobnicowy? Czy jest to związane z rozwojem obsługi omnichannel?

Transport drobnicowy od zawsze stanowił znaczną część naszych obrotów i jest jedną z naszych kluczowych kompetencji. Początkowo budowaliśmy nasz wolumen na bazie dystrybucji klientów, których obsługujemy w naszych magazynach, a następnie zaczęliśmy oferować tę usługę na rynku pozostałym klientom. Nasza propozycja logistyki dla omnichannel niewątpliwie pomaga nam dalej rozwijać się w tym kierunku. Oprócz, klasycznych usług drobnicowych obecnie rozwijamy kompetencje w zakresie dedykowanych rozwiązań z wartością dodaną. Są to m.in. dostawy nocne do galerii handlowych, gdzie nasi kierowcy są wyposażeni w kody i klucze do sklepów kosmetycznych czy odzieżowych. Kolejny przykład to dostawy dla segmentu HoReCa, gdzie dostarczamy np. napoje do restauracji i barów znajdujących się na starówkach miast czy też przy nadmorskich deptakach. W przyszłym roku, planujemy natomiast uruchomić z jednym z naszych klientów usługę *home delivery*, gdzie będziemy również odpowiedzialni za montaż dostarczonego przez nas wyposażenia.

> Transport drobnicowy od zawsze stanowił znaczną część obrotów i jest jedną z kluczowych kompetencji FM Logistic. Oprócz klasycznych usług drobnicowych, firma rozwija kompetencje w zakresie dedykowanych rozwiązań z wartością dodaną.

Jaki wpływ na rozwój transportu drobnicowego i tym samym przekształcenie łańcuchów dostaw miała pandemia?

Podczas pandemii rynek doświadczył niespotykanych do tej pory turbulencji, przede wszystkim przez ograniczenia jakie dotknęły niektóre branże, np. automotive, oraz zmianę nawyków zakupowych polskich konsumentów, ze stacjonarnych na online. W pierwszym przypadku odpowiednio zdywersyfikowany portfel klientów dał możliwość niektórym operatorom przesunąć zasoby wykorzystywane do obsługi branż objętych ograniczeniami do takich, które w czasie pandemii zwiększały swoje wolumeny nadań, np. branża spożywcza czy DIY. Było to widoczne szczególnie podczas pierwszego *lockdownu*. Natomiast w drugim przypadku, wprowadzenie do swojej oferty dostaw w segmencie B2C nie jest już takie proste. Wymaga to czasu na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury oraz zasobów zarówno taborowych jak i ludzkich. FM Logistic dysponował już odpowiednim know-how, dlatego mogliśmy szybko dostosować się do nowych realiów, wprowadzając jedynie kilka dodatkowych usług wymaganych przy tego typu dostawach np. przesyłki za pobraniem.

Jakie obecnie, poza zmianami wywołanymi pandemią, największe wyzwania rynkowe stoją przed operatorem?

Niewątpliwe jednym z największych obecnie problemów dotykających całą branżę jest brak kierowców. Ich liczba nie rośnie proporcjonalnie do potrzeb rynku. Ostatnie badania pokazywały, że dziś w Polsce potrzeba ok. 120 tys. dodatkowych kierowców. Problemem jest również struktura wiekowa – statystyczny kierowca ukończył już 50 rok życia i coraz bliżej mu do emerytury. Malaje również prestiż i dochodowość tego zawodu, nie jest on atrakcyjny dla młodych ludzi. Staramy się jednak jakoś sobie z tym radzić. Jako FM Logistic robimy co w naszej mocy, by maksymalizować komfort pracy naszych kierowców. Mamy możliwość zagwarantować im stałe, regularne trasy, realizowane w przewidywalnym czasie, tak by jak najczęściej mogli wracać do domu i swoich rodzin.

Czy rozbudowa *cross-docków* i magazynów multiklienckich przez firmę związana jest z rozwojem transportu drobnicowego? W jakich miejscach one powstają, dlaczego tam i czemu służą?

Transport drobnicowy stanowi istotny element naszej strategii, dlatego od kilku lat rozwijamy naszą sieć budując własne *cross-docki*. Oczywiście efekt synergii jest bardzo ważny i tam, gdzie te obiekty są połączone z działalnością logistyki magazynowej, zyskujemy na efektywności. Przede wszystkim przez wykorzystanie sprzętu oraz pracowników podczas różnych dobowo czasów aktywności tych usług. Działalność logistyczna koncentruje się w ciągu dnia, natomiast przeładunkowa od późnego popołudnia, przez całą noc, do rana. Niemniej, lokujemy również nasze obiekty w miejscach, które konieczne są do prawidłowego funkcjonowania sieci, ale nie prowadzimy tam typowej działalności logistycznej. Tego typu obiektem jest nasz magazyn w Łodzi o powierzchni ponad 10 tys m^2, który pełni funkcję centralnego magazynu przeładunkowego sieci drobnicowej. Naszym celem jest pokrycie siatką magazynów przeładunkowych regionu Centralnej Europy (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry), którym zarządzamy tak, aby zoptymalizować usługę i maksymalnie skrócić czas dostaw.

Jak transport drobnicowy wpisuje się w nową strategię firmy „Powering 2030" i zrównoważony model biznesowy propagowany przez FM Logistic?

Transport stanowi obecnie około 52% obrotów FM Logistic w Centralnej Europie, chcąc zatem, zgodnie ze strategią, podwoić do roku 2030 globalne przychody firmy, rozwój naszej usługi transportowej, w tym drobnicowej, jest niezbędny. Przede wszystkim będziemy wciąż wzmacniać i rozszerzać swoją sieć *cross-docków*. Na tę chwilę liczy ona w Europie Centralnej 30 magazynów przeładunkowych i dystrybucyjnych. W najbliższym czasie planujemy zwiększyć naszą obecność na zachodzie Polski oraz w Czechach.

Rozwój sieci dystrybucji FM Logistic w regionie uwzględnia także potrzeby klientów w zakresie usług logistyki miejskiej. Projekt ten wpisuje się również w nasze zobowiązanie na rzecz wspierania bardziej odpowiedzialnej konsumpcji. Szybki i znaczący wzrost sprzedaży przez kanał e-commerce spowodował bowiem zwiększenie ruchu pojazdów, a tym samym wpływ na wzmożoną emisję CO_2 w miastach. Operatorzy logistyczni muszą zatem dostosować swoją sieć dystrybucji tak, aby czas dotarcia do odbiorcy i dystans były zminimalizowane i jak najbardziej przyjazne środowisku. Nasza koncepcja obejmuje m.in. magazyny miejskie, tj. *dark store* wewnątrz miast oraz zlokalizowane na obszarach podmiejskich, dostawy B2C na terenie miast do konsumenta z szeroką gamą usług dodatkowych (wniesienie, montaż, itp.), oraz inwestycję w ekologiczną flotę pojazdów. Przy czym należy tu podkreślić, że w tym zakresie FM Logistic opiera się na analizach emisji poszczególnych typów pojazdów, przy uwzględnieniu źródeł pozyskiwania energii dla poszczególnych krajów/regionów Europy. Nie zawsze bowiem flota samochodów elektrycznych oznacza mniejszy ślad węglowy. Nieustannie badamy zatem możliwości zastosowania nowych technologii, np. ogniw wodorowych.



Sebastian Plesiński

W jaki sposób rozwój transportu wspierany jest nowoczesną technologią?

Niewątpliwie technologia jest znaczącym czynnikiem umożliwiającym przewagę konkurencyjną. Fizyczny transport trudno obecnie zrewolucjonizować i większość podmiotów świadczy zbliżony serwis standardowy. Technologie wykorzystywane do zarządzania transportem mogą natomiast generować znaczące różnice w rentowności, a tym samym oferowanej klientowi cenie, jak również jakości i usługach dodatkowych dla finalnych odbiorców.

W FM Logistic nieustannie szukamy możliwości rozwoju naszej infrastruktury IT. Obecnie pracujemy nad wdrożeniem aktualizacji naszego systemu TMS, który m.in. optymalizuje planowanie dystrybucji, jeszcze bardziej poprawi nam skuteczność gospodarki paletowej czy też będzie w stanie w pełni obsługiwać dostawy kurierskie w sektorze B2C. Rozwijamy również rozwiązania dla monitorowania w czasie rzeczywistym parametrów przesyłek wrażliwych, np. w *cold chain* czy produktach farmaceutycznych.

> Szybki wzrost sprzedaży przez kanał e-commerce spowodował wzmożoną emisję CO_2 w miastach. Operatorzy logistyczni muszą zatem dostosować sieć dystrybucji tak, aby czas dotarcia do odbiorcy i dystans były zminimalizowane i jak najbardziej przyjazne środowisku.



Transport stanowi obecnie około 52% obrotów FM Logistic w Centralnej Europie. Chcąc zatem podwoić do roku 2030 globalne przychody firmy, rozwój tej usługi, w tym drobnicowej, jest niezbędny



Jednym ze sposobów na zwiększenie przewagi konkurencyjnej we współpracy z sieciami handlowymi jest ustalenie miarodajnego minimum logistycznego

PIĘĆ KLUCZOWYCH ELEMENTÓW PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ W BRANŻY DIY WEDŁUG DACHSER POLSKA

Dobra passa producentów artykułów do domu i ogrodu trwa. W 2020 r. światowy rynek DIY wzrósł o blisko 14%, do łącznej wartości 701 mld euro*). Duży w tym udział mają polscy eksporterzy, którzy systematycznie zwiększają wolumen dostawy swoich towarów do europejskich sieci sklepów typu „home improvement", zwłaszcza w Niemczech. Na tak wysoce konkurencyjnym rynku, z ustabilizowanym asortymentem i stabilnym poziomem cen, szczególnego znaczenia nabiera efektywna logistyka.

Coraz częściej wysokiej jakości produkt czy dobra cena to za mało, by wygrać w wyścigu o klienta. Rosnące wymagania konsumentów, zmiana zwyczajów zakupowych czy rozwój e-commerce skłaniają dostawców oraz sieci handlowe do poszukiwania nowych rozwiązań. Ostatnie miesiące pokazały jednak, jak ważną rolę w procesie budowania przewagi konkurencyjnej ma logistyka i stabilność łańcucha dostaw.

– *W dzisiejszych czasach konsumenci bardzo cenią swój czas oraz komfort zakupów, dlatego dostępność towarów w sklepie jest dla nich jednym z priorytetów. Stabilność i terminowość dostaw mają fundamentalne znaczenie w budowaniu pozytywnych doświadczeń zakupowych. Z kolei efektywna logistyka to dla dostawców szansa na zostanie preferowanym partnerem i osiągnięcie realnej przewagi rynkowej* – tłumaczy Juliusz Pakuński, kierownik rozwoju biznesu DACHSER DIY Logistics w Polsce.

*) Global Home Improvement Report 2021.

Pięć kluczowych parametrów dla logistyki dostaw

Dobra strategia logistyczna pomaga polskim producentom z branży DIY nie tylko w budowaniu pozycji rynkowej, ale też nawiązywaniu czy rozwijaniu współpracy z europejskimi sieciami handlowymi. Warunkiem jest odpowiednie zaplanowanie i wykorzystanie zasobów oraz procesów logistycznych. Oto pięć elementów, które mogą stanowić źródło przewagi konkurencyjnej:

1. Minimum logistyczne

Jednym ze sposobów na zwiększenie przewagi konkurencyjnej we współpracy z sieciami handlowymi jest ustalenie miarodajnego minimum logistycznego. Pozwala to klientowi oszacować cenę sprzedaży uwzględniającej koszty transportu i uniknąć sytuacji, kiedy koszt realizacji zamówienia przewyższa lub znacznie zmniejsza zyski. Kluczowa w tym kontekście jest korelacja pomiędzy ujęciem wartościowym a logistycznym. W tym celu konieczne jest precyzyjne określenie parametrów zamówienia, czyli objętości oraz wagi ładunku. Do tego potrzebna jest analiza danych historycznych dotyczących przepływu zamówień

lub określenie średniej wielkości zamówienia w oparciu o prognozę sprzedaży szacowaną w sieci na podstawie rotacji zalistowanych (wpisanych na listy sklepu) artykułów.

2. Optymalna droga dostawy

Ważnym czynnikiem sukcesu jest również sprawny przepływ towarów z linii produkcyjnych na regały sklepowe. Wybór odpowiedniego modelu dystrybucji zależy od ilości zamawianego towaru i częstotliwości dostaw. Sieci DIY sukcesywnie zmniejszają wielkość zamówień, jednocześnie zwiększając ich częstotliwość. W ten sposób elastycznie zarządzają ofertą i unikają trzymania zapasów, które generują koszty i wymagają dodatkowej powierzchni magazynowej. Takie podejście wymaga od producentów nie tylko utrzymywania odpowiedniego poziomu zapasów, ale przede wszystkim zintegrowanej sieci transportowej, która pozwala realizować dostawy według zapotrzebowania.

3. Terminowość dostaw

Terminowość powinna być najwyższym priorytetem we współpracy z sieciami handlowymi. Podstawą jest ustalenie terminu dostawy, ewentualnych awizacji oraz określenie realnego czasu realizacji zamówienia od momentu przygotowania go do transportu. W przypadku współpracy z marketami DIY uzgodnienie tzw. okien czasowych to sposób na uniknięcie kolejek i szybsza droga do sklepowej półki. W tym obszarze warto korzystać z usług operatorów logistycznych, którzy dzięki zawartej z siecią umowie, są w stanie zagwarantować terminowe dostawy ładunków i unikają czekania w kolejce na rozładunek.

4. Odchylenia

Kartą przetargową jest też przejrzystość w łańcuchu dostaw. Czasami zdarzają się opóźnienia, uszkodzenia, braki – najważniejsze jest, by potrafić odpowiednio nimi zarządzać. Klienci oczekują dziś pełnego wglądu w swoje zamówienia. Dlatego istotne jest zapewnienie płynnego przepływu informacji oraz możliwości śledzenia przesyłki na każdym etapie procesu logistycznego. Wykrycie nieprawidłowości i poinformowanie odbiorcy o ewentualnych opóźnieniach odpowiednio wcześnie, umożliwia mu podjęcie działań pozwalających na uniknięcie lub zminimalizowanie negatywnych skutków takich zmian, w tym także strat finansowych czy wizerunkowych.



Wybór odpowiedniego modelu dystrybucji zależy od ilości zamawianego towaru i częstotliwości dostaw. Sieci DIY sukcesywnie zmniejszają wielkość zamówień, jednocześnie zwiększając ich częstotliwość

5. Sezonowość

Sezonowy wzrost sprzedaży to nieodłączny element działalności w branży DIY. Nie mówimy tu tylko o ofercie dostosowanej do pory roku, ale do każdego ważniejszego wydarzenia czy świąt w kalendarzu. Wymaga to odpowiedniego zarządzania zapasami i dostawami. Przygotowania powinny rozpocząć się odpowiednio wcześnie, tak aby operator logistyczny mógł zarezerwować odpowiednie zasoby do obsługi większej liczby zamówień. Warto w tym przypadku rozważyć skorzystanie z usług w magazynach typu *multi-user*, które są w stanie elastycznie zarządzać sprzętem i ludźmi.

Rosnące wymagania konsumentów, zmiana zwyczajów zakupowych czy rozwój e-commerce skłaniają dostawców oraz sieci handlowe do poszukiwania nowych rozwiązań. Ostatnie miesiące pokazały jednak, jak ważną rolę w procesie budowania przewagi konkurencyjnej ma logistyka i stabilność łańcucha dostaw.



Terminowość powinna być najwyższym priorytetem we współpracy z sieciami handlowymi. Podstawą jest ustalenie terminu dostawy, ewentualnych awizacji oraz określenie realnego czasu realizacji zamówienia od momentu przygotowania go do transportu

As w rękawie

W budowaniu przewagi konkurencyjnej na rynku DIY nieoceniona może okazać się pomoc sprawdzonego dostawcy usług logistycznych, takiego jak Dachser, który ma wieloletnie doświadczenie i znajomość branży, a także rozbudowaną sieć oddziałów oraz połączeń drogowych obejmującą cały kontynent. W ramach DACHSER DIY Pipeline operator zapewnia nadzór nad całym procesem realizacji zamówień – od konfekcjonowania, przez etykietowanie zgodnie z wymaganiami danej sieci, po transport do marketów pojedynczych palet. Oferuje także serwis w sklepach, czyli budowanie ekspozycji, kontrolę jakości i ilości towaru oraz dbanie o odpowiednią prezentację i dostępność produktów na półce i *display*. ■

KK



Dematic w centrum logistycznym firmy Julius Blum GmbH w pobliżu Poznania instaluje m.in. osiem układnic, które zapewniają automatyczne składowanie i pobieranie palet

INDYWIDUALNE ROZWIĄZANIE DLA JULIUS BLUM GMBH

Dematic rozbudowuje centrum logistyczne firmy Julius Blum GmbH pod Poznaniem. Na terenie zakładu austriackiego producenta i dystrybutora okuć meblowych dostawca technologii automatyzacji buduje nowy, w pełni zautomatyzowany magazyn wysokiego składowania.

W ramach rozbudowy przedsiębiorstwo z Heusenstamm instaluje również osiem układnic, które zapewniają automatyczne składowanie i pobieranie palet z instalacji regałowej. Kolejnymi elementami tego dostosowanego do potrzeb klienta rozwiązania z zakresu automatyki są przenośniki ciężkich towarów jednostkowych typu BK25 oraz podwieszane przenośniki łańcuchowe i piętrowe, które łączą istniejące obszary magazynowe z magazynem wysokiego składowania. System ten pozwala firmie Blum zwiększyć powierzchnie magazynowe i podnieść poziom automatyzacji w zakładzie. Ukończenie projektu i uruchomienie instalacji jest planowane na czwarty kwartał 2023 r.

Kompleksowe wsparcie

– *Rozwiązanie Dematic składa się ze sprawdzonych standardowych komponentów, które okazały się niezawodne i trwałe w wielu innych zakładach Blum na całym świecie* – mówi Markus Schneider, manager grupy w zakresie logistyki wewnątrzmagazynowej w spółce Julius Blum GmbH. Oprócz automatyki intralogistycznej wraz z oprogramowaniem dla nowego magazynu wysokiego składowania zlecenie obejmuje podłączenie do istniejących przenośników oraz połączenie poszczególnych obszarów logistycznych.

Firma Dematic, która ponad 40 lat temu zbudowała pierwszy na świecie magazyn wysokiego składowania, dla zakładu Blum w Poznaniu opracowała indywidualne rozwiązanie automatyzacji, składające się z nowego magazynu wysokiego składowania palet obsługiwanego przez osiem układnic typu SR-U1200/1 z widłami teleskopowymi. W nowym obszarze magazynowym firma przechowuje zarówno komponenty, jak i gotowe systemy okuć meblowych. Układnice są wyposażone w napęd na jedno koło i wykazują się szczególnie długą żywotnością. – *Modułowa konstrukcja układnic pozwala precyzyjnie dopasować te rozwiązania do naszych wymagań* – dodaje kierownik grupy.

Zakres dostawy Dematic obejmuje ponadto przenośniki ciężkich ładunków jednostkowych typu BK25, które służą do składowania i pobierania z regałów całych palet i mogą transportować pięć różnych rodzajów pomocy ładunkowych. Pakiet technologii przenośników uzupełniają przenośniki łańcuchowe typu T5, które zapewniają transport poziomy oraz prostopadłe doprowadzanie i odprowadzanie palet lub skrzyń kratowych. Sześć przenośników piętrowych jest elementem łączącym poszczególne poziomy przenośników i w zależności od potrzeb podnosi lub opuszcza ładunki jednostkowe. – *Rozwiązanie to zapewnia nam optymalnie skoordynowane procesy i w pełni zautomatyzowany przepływ materiałów pomiędzy poszczególnymi obszarami magazynu* – uzupełnia Schneider. Ponadto Dematic rozbudowuje komputerowy system przepływu materiałów oraz komputer do zarządzania magazynem, co pozwoli na automatyczne połączenie wszystkich istotnych danych w jednym systemie.

Współpraca oparta na doświadczeniu

Dematic i Blum mają już za sobą długą współpracę. W 1986 r. firma Mannesmann Demag, poprzednik Dematic, po raz pierwszy dostarczyła producentowi i dystrybutorowi systemów okuć meblowych rozwiązania magazynowe dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta. – *Zarówno rozwiązania Dematic, jak i nasza współpraca sprawdziły się w praktyce* – mówi Schneider. Dematic realizuje zlecenia również w innych lokalizacjach firmy Blum, np. w kilku zakładach w Austrii, w magazynie centralnym w Kanadzie i w magazynie produkcyjnym w Stanach Zjednoczonych. Automatyzacja odbywa się głównie za pomocą układnic, techniki przenośnikowej i stacji kompletacyjnych oraz związanego z nimi oprogramowania.

Oprócz automatyki intralogistycznej wraz z oprogramowaniem dla nowego magazynu wysokiego składowania zlecenie obejmuje podłączenie do istniejących przenośników oraz połączenie poszczególnych obszarów logistycznych.

Witamy w Prologis Essentials Marketplace

Mamy wszystko, czego potrzebujesz, aby przygotować swój magazyn do pracy.

Prologis Essentials Marketplace to wygodne rozwiązanie, dzięki któremu skonfigurujesz i przygotujesz kluczowe wyposażenie operacyjne. Zadbamy o Twój szybki i bezproblemowy, a do tego efektywny kosztowo start.

Jesteś już naszym klientem?
To wspaniale! Dzięki Prologis Essentials Marketplace wymienisz lub zmodernizujesz sprzęt – szybko i w prosty sposób.

SZYBKA KONFIGURACJA MAGAZYNU I SPRAWNE PROWADZENIE BIZNESU

OŚWIETLENIE LED



Modernizacja oświetlenia za pomocą inteligentnych lamp z funkcją reagowania na ruch oraz porę dnia. Wydajność i niezawodność w wyjątkowo atrakcyjnej cenie.

SYSTEMY REGAŁOWE



Odpowiednie systemy regałowe na miarę Twoich potrzeb – szybka i prosta usługa, która ułatwi aranżowanie magazynu.

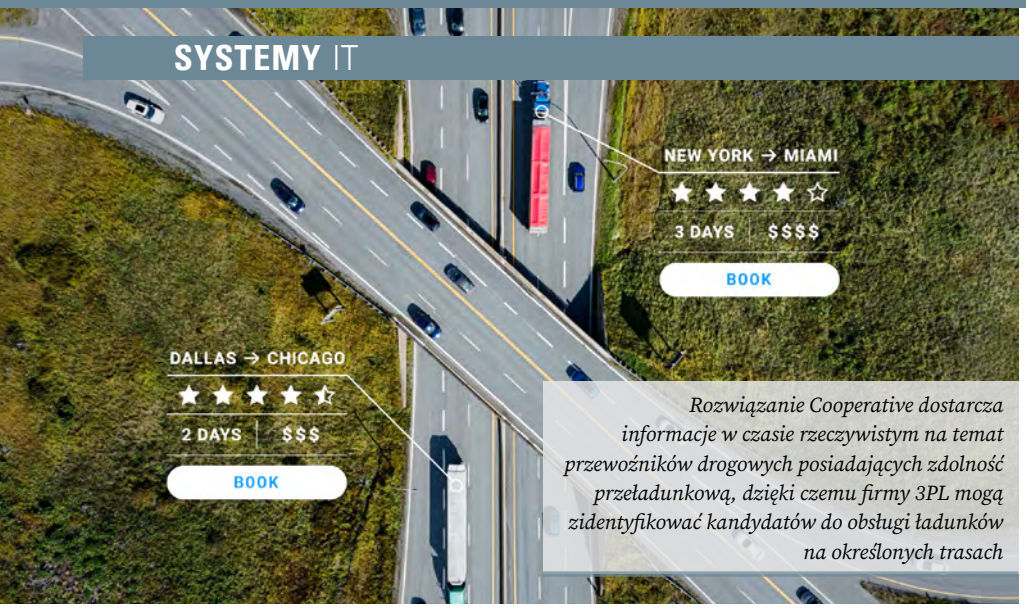
WÓZKI WIDŁOWE



Proste i oszczędne rozwiązanie – odpowiednio skonfigurowane wózki widłowe, podnośniki i wózki paletowe od naszych zaufanych partnerów.

Odwiedź nas na:
PROLOGISCE.EU/PROLOGIS-ESSENTIALS

PROLOGIS® ESSENTIALS



Rozwiązanie Cooperative dostarcza informacje w czasie rzeczywistym na temat przewoźników drogowych posiadających zdolność przeładunkową, dzięki czemu firmy 3PL mogą zidentyfikować kandydatów do obsługi ładunków na określonych trasach

NOWA APLIKACJA OD PROJECT44

Aby platforma RTTVP (Real-time Transportation Visibility Platform) naprawdę zasługiwała na miano „zaawansowanej", musi robić coś więcej niż tylko przedstawiać obraz przesyłek w tranzycie. Musi przejść od zwykłego „przeglądania" przesyłek do umożliwienia użytkownikom platformy zaangażowania się w „reakcje" – podejmowanie działań w odniesieniu do cyklu życia ich przesyłek.

Projekt44 jest zaangażowany w budowę najbardziej zaawansowanego systemu RTTVP. Oznacza to rozszerzanie możliwości naszej platformy i dostarczanie użytecznych danych wraz z widocznością w celu poprawy wydajności łańcucha dostaw i operacji logistycznych. Oprócz zapewnienia załadowcom, przewoźnikom i dostawcom usług logistycznych (LSP) widoczności multimodalnej w wielu regionach, dostarczamy bogate w dane wartości analityczne, w celu zmniejszenia efektów zatorów w przewozach.

Wyzwanie związane z poszukiwaniem przewoźników na trudnym rynku

Na dzisiejszym trudnym rynku przewozów ciężarowych, załadowcy mają trudności ze znalezieniem przewoźników do przewozu ładunków. Ponieważ project44 przetwarza informacje z rozległej sieci załadowców, przewoźników i LSP, może też dostarczyć te, które ułatwią wymianę danych między stronami w celu sprawnego przesyłania ładunków.

Aby pomóc załadowcom, LSP i przewoźnikom rozwiązać te wyzwania, project44 wprowadza Over-the-Road (OTR) Rating. Teraz wszystkie strony mogą uzyskać dostęp do scentralizowanych informacji na temat stawek kontraktowych i spotowych za przewóz ładunków, co usprawnia proces rezerwacji i umożliwia podejmowanie właściwych decyzji zakupowych.

OTR Rating to kolejne rozszerzenie platformy project44, która pomaga klientom przezwyciężyć wyzwania związane z przepustowością i wspiera pełne zarządzanie cyklem życia przesyłki. Jego wydanie następuje po wprowadzeniu na początku tego miesiąca rozwiązania Cooperative, które dostarcza informacje w czasie rzeczywistym na temat przewoźników drogowych posiadających zdolność przeładunkową, dzięki czemu firmy 3PL mogą zidentyfikować kandydatów do obsługi ładunków na określonych trasach. Te dwa rozwiązania są przykładami tego, jak project44 wykorzystuje wysoce dokładne dane dotyczące łańcucha dostaw w czasie rzeczywistym oraz platformę technologiczną opartą na chmurze do tworzenia rozwiązań, które pomagają rozwiązać krytyczne potrzeby branży.

Centralizacja danych ratingowych

OTR Rating centralizuje dane ratingowe w celu uzyskania kompleksowego obrazu dostępności ładunków. W ten sposób poszerza własną pulę przewoźników załadowcy lub dostawcy usług logistycznych, zapewniając im dostęp do sieci ponad 100 tys. przewoźników ciężarowych project44. Załadowca ma możliwość dodania do sieci project44 własnych kontaktów z dostawcami usług przewozowych, aby uzyskać kompleksowy obraz dostępnych przewoźników do wyboru w celu przewiezienia ładunku.

Interfejs oszczędza czas załadowców i LSP poprzez wyeliminowanie rozmów telefonicznych i zapytań o ofertę przesyłanych pocztą elektroniczną. Pulpit nawigacyjny pozwala użytkownikowi wprowadzić szczegóły dotyczące przesyłki i otrzymać oferty od przewoźników w ciągu kilku minut. Załadowca lub LSP widzi następnie wszystkie złożone oferty w jednym miejscu, z ceną i informacjami o czasie tranzytu.

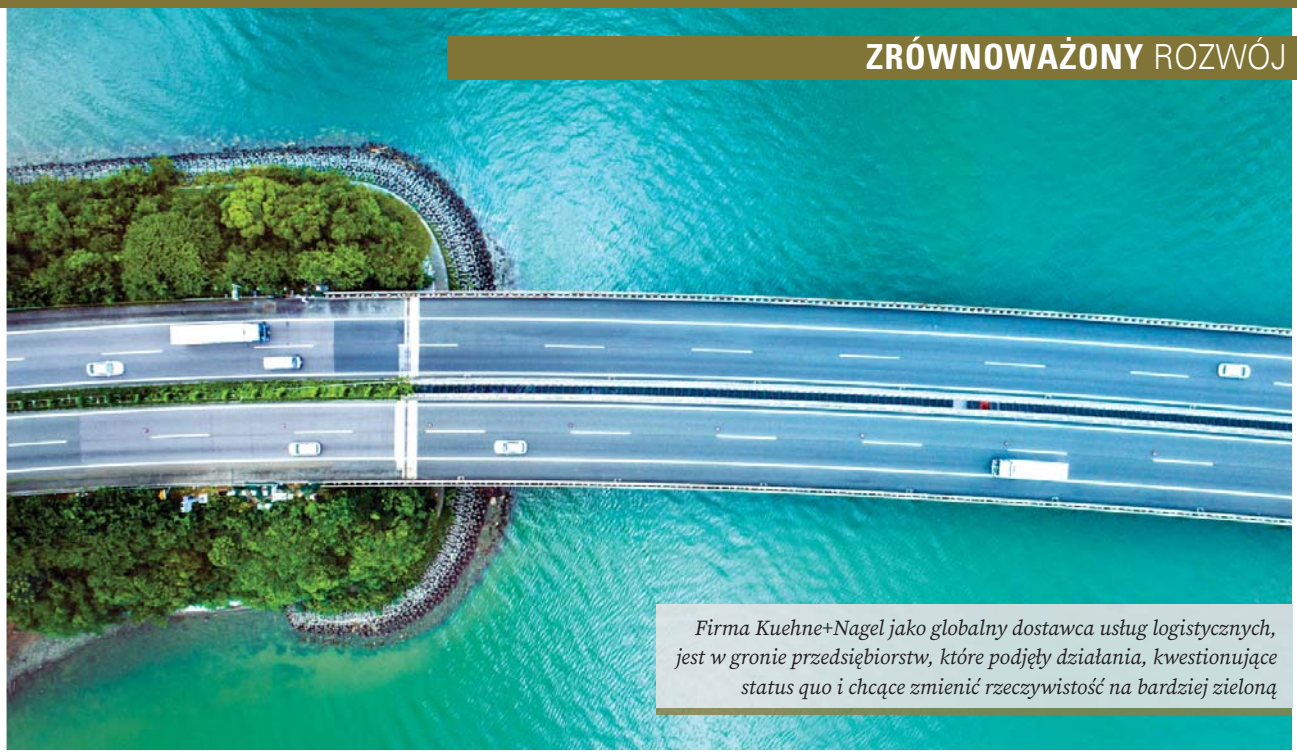
Platforma project44 jest bezstronna, jeśli chodzi o dostarczanie informacji. Załadowca lub LSP otrzyma bezstronną wycenę, ponieważ project44 nie ma komercyjnego interesu w przetargach ładunków i nie otrzymuje żadnych marż. Po prostu usprawniamy proces dzięki wykorzystaniu naszego potoku danych i platformy technologicznej opartej na chmurze.

Usprawnienie procesu zakupu przewoźników

Dzięki centralizacji informacji o stawkach i automatyzacji komunikacji, Over-the-Road Rating kładzie kres gorączkowemu poszukiwaniu i rezerwowaniu przewoźników na dzisiejszym rynku ładunków ciężarowych. Ponieważ oczekuje się, że rynek spotów dla ładunków ciężarowych pozostanie napięty przez kilka następnych lat, załadowcy i LSP mogą wykorzystać tę nową aplikację od project44, aby znaleźć ładunki na krytycznych trasach, automatycznie otrzymywać zapytania o stawki i uzyskać wgląd w proces podejmowania mądrzejszych decyzji. I

Project44 wprowadza Over-the-Road (OTR) Rating, dzięki czemu wszystkie strony mogą uzyskać dostęp do scentralizowanych informacji na temat stawek kontraktowych i spotowych za przewóz ładunków.

Tomasz Swolkien
Sales Director Central & Eastern Europe (CEE) Polska, project44



Firma Kuehne+Nagel jako globalny dostawca usług logistycznych, jest w gronie przedsiębiorstw, które podjęły działania, kwestionujące status quo i chcące zmienić rzeczywistość na bardziej zieloną

CZY LOGISTYKA MOŻE BYĆ PRZYJAZNA DLA KLIMATU?

Ziemia jest super organizmem, dążącym do równowagi. Jednak od dziesiątek lat jej naturalna harmonia jest naruszana przez działalność człowieka. Codzienne wybory, których dokonujemy, wpływają nie tylko na nasze zdrowie, bezpieczeństwo i finanse, ale także na naszą planetę i jej istnienie dla przyszłych pokoleń. Przetrwanie ludzi i ich dobrobyt są całkowicie zależne od natury, więc jako społeczeństwo powinniśmy działać lepiej. Dotyczy to zarówno sektora prywatnego, publicznego, jak i każdego człowieka z osobna.

Ogromna liczba przewożonych każdego dnia towarów nie pozostaje bez wpływu na środowisko naturalne. Istota tzw. zielonej logistyki polega na optymalizacji wszystkich procesów logistycznych tak, aby oddziaływały jak najmniej na otaczający nas świat. Branża logistyczna odpowiada za ok. 7% światowej emisji CO_2. Sektor logistyki jest więc istotnym generatorem zwłaszcza emisji dwutlenku węgla, jednak bez niego rozwój gospodarczy nie jest możliwy. Żyjemy w globalnej wiosce, a logistyka wspiera wymianę handlową.

Oznacza to, że firmy o takim profilu działalności są wręcz zobligowane do podjęcia działań i prowadzenia innowacyjnego i zrównoważonego biznesu. Firma Kuehne+Nagel, jako globalny dostawca usług logistycznych, jest w gronie przedsiębiorstw, które podjęły działania kwestionujące status quo i chcące zmienić rzeczywistość na bardziej zieloną.

Wiara w siłę małych kroków oraz w to, że działając razem możemy osiągnąć więcej, skłoniły firmę do przygotowania szeregu rozwiązań pomagających ograniczyć, zredukować oraz ewentualnie skompensować pozostawiany przez transport ślad węglowy.

Zrównoważony łańcuch dostaw – czy ma zastosowanie dla Twojego biznesu?

Unikanie wymiany handlowej jest niemożliwe, dlatego też korzystanie z transportu jest niezbędne. Na każdy łańcuch dostaw pod kątem poziomu emisji pozytywnie wpływa jak najbliższa odległość od dostawcy. Jeśli odległość między destynacjami nie może zostać skrócona, pojawia się kwestia przemodelowania łańcucha dostaw, co jest najlepszym sposobem ograniczania emisji. Kuehne+Nagel jako operator logistyczny wspiera i doradza, jak sprawić, aby łańcuch dostaw stał się bardziej zrównoważony.

W Kuehne+Nagel planujemy i zastanawiamy się czy czas realizacji transportu, który nasi klienci mają w założeniach swoich łańcuchów dostaw, pozwala zamienić rodzaj transportu na mniej emisyjny. Można skorzystać z rozwiązania, które jest bardziej prośrodowiskowe, np. zamiast transportu lotniczego możemy zaproponować rozwiązanie *sea-air*, czyli połączenie transportu morskiego z lotniczym, bądź przewóz towarów drogą kolejową. Czas transportu

Unikanie wymiany handlowej jest niemożliwe, dlatego też korzystanie z transportu jest niezbędne. Na każdy łańcuch dostaw pod kątem poziomu emisji pozytywnie wpływa jak najbliższa odległość od dostawcy.

dla wymienionych alternatyw będzie dłuższy, ale też niżej emisyjny. Często udaje się dokonać zmiany w modelu dostaw klientów, korzystając z innych rozwiązań i optymalizując emisyjność i wydajność. Dodatkowo w transporcie lotniczym istnieje już możliwość wykorzystania zrównoważonego paliwa lotniczego SAF (ang. *sustainable aviation fuel*). Firmy, decydując się na taki krok, dają sygnał swoim klientom, że postępują w sposób bardzo świadomy.

Transport lotniczy generuje najwyższy poziom emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich dostępnych rodzajów transportu, czyli morskiego, drogowego, kolejowego i lotniczego. Doprowadzenie do sytuacji zerowej emisji generowanej przez samoloty to jedno z trudniejszych wyzwań branży logistycznej. Aby zredukować ten wpływ, firma Kuehne+Nagel podpisała umowy z wiodącymi przewoźnikami i producentami paliwa SAF, aby szerzej wykorzystywać tę opcję. Syntetyczne SAF jest uważane za długotrwałe rozwiązanie dla przemysłu, ponieważ może być produkowane bez ograniczeń w dostępności. Jego zaletą jest możliwość mieszania z aktualnie wykorzystywanym paliwem lotniczym, co nie wymaga produkcji nowych, innych technologicznie silników lotniczych.



Filarami projektu Net Zero Carbon jest monitorowanie pozostawianego śladu węglowego, neutralizacja i kompensacja

Neutralność węglowa do 2030 roku

Kiedy ogłosiliśmy program Net Zero Carbon we wrześniu 2019 r., byliśmy pierwszym globalnym dostawcą usług logistycznych, który zobowiązał się do osiągnięcia zerowej emisji CO_2 do 2030 r., zarówno bezpośredniej, jak i pośredniej – dotyczącej działań naszych dostawców, tj. linii lotniczych, linii żeglugowych i firm transportowych. Dzięki temu bierzemy odpowiedzialność za środowisko, pomagając jednocześnie naszym klientom osiągnąć ich własne cele środowiskowe.

Filarami projektu Net Zero Carbon jest monitorowanie pozostawianego śladu węglowego, neutralizacja i kompensacja. W samej Polsce mamy setki klientów, którzy w codziennej pracy wykorzystują platformę do wyceniania i zlecania transportu morskiego. W narzędziu tym, obok informacji dotyczących *stricte* transportu, są informacje o tym, ile dwutlenku węgla jest emitowane. Nawet jeśli klienci nie biorą pod uwagę emisyjności, mają świadomość jakie są to wartości. Mogą monitorować te wartości i weryfikować je na poszczególnych trasach.

Sposobem na zachęcenie do zrównoważonych działań jest inicjatywa sponsorowania kompensacji śladu węglowego dla wszystkich zrealizowanych przesyłek w serwisie drobnicowym drogą morską i kolejową. Do kompensacji wykorzystywane są kredyty węglowe, dzięki którym firma inwestuje w międzynarodowe projekty środowiskowe, które oprócz usuwania CO_2 z atmosfery, wspierają ekologiczne produkcje, utrzymanie zrównoważonych przedsiębiorstw, ochronę lasów i zagrożonych gatunków zwierząt oraz pomoc lokalnej społeczności.

Bycie zrównoważonym opłaca się także pod względem ekonomicznym. Optymalizacja procesów logistycznych, odpowiedzialne zużywanie zasobów naturalnych i energii oraz odpowiedzialna gospodarka odpadami to elementy, które także wpisują się w program Net Zero Carbon i mają realny wpływ na kwestie finansowe. Dotychczas, dzięki bieżącym analizom realizowanych transportów oraz bliskiej współpracy z dostawcami, obniżyliśmy zapotrzebowanie na paliwo na licznych europejskich trasach. Wykorzystując narzędzia wspierające optymalizację tras w oparciu o technologię Big Data, analizę predyktywną i w Internecie Rzeczy redukujemy koszty spedycji oraz nawiązujemy długotrwałe partnerstwa oparte na zaufaniu. Wszystkie z wymienionych aspektów składają się w całość i pozwalają nam na prowadzenie efektywnej, skutecznej i zrównoważonej logistyki.



Magdalena Kraszewska



Transport lotniczy generuje najwyższy poziom emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich dostępnych rodzajów transportu. Aby zredukować ten wpływ, firma Kuehne+Nagel podpisała umowy z wiodącymi przewoźnikami i producentami paliwa SAF

Logistyka może być przyjazna dla klimatu, jeśli wszyscy będziemy działać odpowiedzialnie. ❙

Magdalena Kraszewska, marketing & communication manager w polskim oddziale Kuehne+Nagel

W DRODZE DO ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Czysta logistyka, długoterminowa wartość dla klientów i innych interesariuszy, bezpieczeństwo w pracy, dialog z otoczeniem – o tych działaniach można przeczytać w najnowszym Raporcie Zrównoważonego Rozwoju DB Schenker.



DB Schenker w Polsce opublikował Raport Zrównoważonego Rozwoju za lata 2019-2020. Pokazuje w nim sposób funkcjonowania firmy, działania podejmowane w zakresie ochrony środowiska, zaangażowania społecznego, etyki i complinace. Firma pisze o trendach i wyzwaniach, np. związanych z cyfrową transformacją, niedoborem na rynku pracy czy pandemią COVID-19.

– *W naszym raporcie „W drodze do zrównoważonego rozwoju" zawarliśmy odpowiedź na pytanie: Co odpowiedzialność oznacza dla DB Schenker i co robimy, aby wspierać realizację globalnych celów ONZ? Raport przygotowaliśmy zgodnie z najnowszą wersją międzynarodowych wytycznych dotyczących sprawozdawczości pozafinansowej Global Reporting Initiative Standards. Został on także zweryfikowany przez niezależnych audytorów. Stanowi wiarygodne źródło informacji dla klientów, pracowników i pozostałych interesariuszy na temat ekonomicznego, społecznego i środowiskowego wpływu naszej działalności* – mówi Piotr Zborowski, CEO klastra North&East Europe DB Schenker.

Czysta logistyka

Transport należy do najbardziej emisyjnych branż, jest źródłem zanieczyszczeń powietrza, szczególnie w miastach i aglomeracjach. Firma jest świadoma swojego wpływu na otoczenie i środowisko, dlatego konsekwentnie wyprowadza terminale przeładunkowe z miast, lokując je z dala od skupisk ludzkich i osiedli mieszkaniowych. Już 6 terminali na terenie Polski otrzymało certyfikat BREEAM, (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), przyznawany budynkom wykonanym według najlepszych standardów środowiskowych. Dla większości lokalizacji w polskiej sieci DB Schenker kupowana jest energia ze źródeł odnawialnych, a wymiana floty z naczep na *swap bodies* w ostatnich latach pozwala na obniżenie rocznej emisji CO_2 o ponad 20%.

Dialog z interesariuszami

Zaufany partner w biznesie, preferowany pracodawca i dobry sąsiad to cele ujęte w strategii firmy. Kluczowe jest budowanie przewagi konkurencyjnej poprzez tworzenie wspólnej wartości i transparentnych łańcuchów dostaw, odpornych na zawirowania i kryzysy. Ostatnie dwa lata w sposób szczególny pokazały jak ważny jest dialog i zwinne działanie w niestabilnych warunkach. DB Schenker deklaruje także wsparcie swoich klientów w ich drodze do zeroemisyjności oferując im ekologiczne rozwiązania. Przykładem może być neutralny klimatycznie transport lotniczy, raporty emisji czy wciąż rozwijany pakiet rozwiązań kolejowych i multimodalnych.

> Zaufany partner w biznesie, preferowany pracodawca i dobry sąsiad to cele ujęte w strategii firmy.

Ambicją firmy jest budowanie przyjaznej i inkluzywnej kultury organizacyjnej, otwartej na różnorodność i nastawionej na innowacje. Ważne jest szybkie odpowiadanie na potrzeby pracowników i bezpieczeństwo. Celem jest zero wypadków przy pracy, a także promowanie aktywności fizycznej i zdrowego stylu życia. Jednym z ważnych projektów, który miał miejsce w raportowanym okresie jest wyposażenie każdej jednostki DB Schenker w defibrylator AED (Automated External Defibrylator) i związane z nim szkolenia dla ponad 300 osób z zakresu pierwszej pomocy z wykorzystaniem tego sprzętu.

Pandemia nie przeszkodziła wolontariuszom. Program wolontariatu pracowniczego Czas Pomagania nastawiony jest na wsparcie potrzebujących w społecznościach lokalnych żyjących wokół oddziałów firmy. Właśnie startuje kolejna, świąteczna, edycja z rekordową liczbą – ponad 50 projektów, które będą realizowane w całej Polsce. Pomoc otrzymają domy dziecka i seniorzy, szkoły i przedszkola, szpitale i hospicja, osoby bezdomne. Część projektów adresowana jest do schronisk opiekujących się zwierzętami.

Wspólne zasady w partnerstwie

Firma dba o to, aby pracownicy, klienci, dostawcy i inni partnerzy byli świadomi obowiązujących w DB Schenker zasad etycznych oraz mogli bezpiecznie i anonimowo zgłaszać wszelkie podejrzenia dotyczące naruszeń. Ważne jest, aby dostawcy współpracujący w ramach łańcuchów dostaw podzielali te same zasady i wartości. Przy wyborze dostawców, np. w obszarze polityki samochodowej, artykułów biurowych czy zakupu energii brane są pod uwagę aspekty związane z wpływem na klimat i środowisko naturalne. Firma jest członkiem koalicji rzeczników etyki UN Global Compact i aktywnie brała udział w opracowywaniu deklaracji dotyczącej Standardu Etycznego w ramach prac koordynowanych przez tę organizację w Polsce. I

DB Schenker już po raz szósty opublikował Raport Zrównoważonego Rozwoju. Operator raportuje w cyklu dwuletnim.

Raport dostępny jest na **www.dbschenker.com/pl** w zakładce O nas.



W 2020 r. Panattoni ogłosiło realizację koncepcji zrównoważonego rozwoju „Go Earthwise with Panattoni". Wiązała się ona z nowym standardem elewacji, a także szeregiem rozwiązań z zakresu ekologii i wellbeingu, które prowadziły do uzyskania co najmniej poziomu BREEAM Very Good

PANATTONI PODNOSI POPRZECZKĘ

Równo rok temu informowaliśmy o zielonej polityce lidera powierzchni przemysłowej „Go Earhwise with Panattoni". Co udało się osiągnąć przedsiębiorstwu przez ostatnie 12 miesięcy w kwestiach zrównoważonego rozwoju? – zapytaliśmy o to przedstawicieli firmy.

Panattoni nie próżnowało – deweloper znów podniósł poprzeczkę na rynku obiektów przemysłowych w Polsce. Uzyskał dwa pierwsze w kraju certyfikaty BREEAM na poziomie Excellent dla tego typu nieruchomości – Panattoni Park Sosnowiec I i BTS Świebodzin, by finalnie wdrożyć wytyczne BRE dla tej oceny do standardu swoich inwestycji.

Było bardzo dobrze, teraz jest znakomicie!

We wrześniu br. roku firma ogłosiła, że od tego momentu wszystkie nowobudowane obiekty dewelopera przejdą certyfikację metodą BREEAM na poziomie Excellent. Po indywidualnej ocenie w dziesięciu kategoriach, budynki będą musiały uzyskać wynik co najmniej 70%. To aż o 15 p.p. więcej niż w przypadku BREEAM Very Good, co pokazuje że i tak bardzo wysoki standard teraz znacznie wzrośnie w zakresie ochrony środowiska, dbałości o klimat i społeczności lokalne oraz komfort użytkownika.

Podwaliny pod nowy standard firma położyła już w pierwszej połowie roku. W kwietniu 2021 r. jako pierwszy deweloper przemysłowy w Polsce uzyskała certyfikację BREEAM Excellent dla nowopowstałej inwestycji. W Panattoni Park Sosnowiec I o powierzchni 31,5 tys. m^2 udało się m.in. osiągnąć redukcję emisji gazów cieplarnianych na poziomie 46% względem wartości bazowej oraz redukcję zużycia energii – o podobną wartość, a także ograniczyć zużycie wody o 66,5%.

Jak komentuje Emilia Dębowska, Sustainability Manager w Panattoni – *To bardzo ważny krok dla całego sektora obiektów przemysłowych w Polsce. Podczas realizacji Panattoni Park Sosnowiec I zawiesiliśmy sobie poprzeczkę bardzo wysoko, wiedząc że tylko harmonijna współpraca osób i podmiotów – asesora, który służył nieustannym doradztwem i m.in. generalnego wykonawcy, który doskonale zrozumiał naszą wizję i pomógł wykorzystać atuty zielonego budownictwa Panattoni – może doprowadzić do sukcesu.* Dlatego zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju przebiegł także sam proces budowy, w którym stosowano odzyskiwane odpady, a także materiały i produkty z certyfikatami EPD oraz materiały nabyte od producentów posiadających certyfikaty EMS.

We wrześniu br. roku firma ogłosiła, że od tego momentu wszystkie nowobudowane obiekty dewelopera przejdą certyfikację metodą BREEAM na poziomie Excellent. Po indywidualnej ocenie w dziesięciu kategoriach, budynki będą musiały uzyskać wynik co najmniej 70%.

Obiekt wzorcowy

Panattoni Park Sosnowiec I to inwestycja typu *brownfield*, wpisująca się w gospodarkę o obiegu zamkniętym (cyrkularną). Jej założenia są jednym z filarów realizowanej przez firmę strategii zrównoważonego rozwoju „Go Earthwise with Panattoni". Wdrażanie tego typu inwestycji przyczynia się do racjonalnego gospodarowania gruntami (i ochrony tych o wysokiej przydatności dla rolnictwa) oraz znaczącego ograniczenia ilości odpadów. Ponadto przywraca bioróżnorodność na danym terenie. Powierzchnia całkowita budynku wynosi 32 042 m^2, zaś działki to ok. 6 ha. Ponad 30% powierzchni gruntu zajmują tereny zielone – wielogatunkowe łąki kwietne, o bogatym składzie gatunkowym, które staną się domem m.in. dla pajączaków i owadów. Pozostałą powierzchnie pokryły m.in. murawy i trawniki ekologiczne niewymagające częstego koszenia. Wybór roślinności stref zewnętrznych – oprócz aspektów wizualnych – miał na celu stworzenie lepszego mikroklimatu dla osób przebywających w sąsiedztwie, jak chociażby obniżenie temperatury otoczenia latem.



Kluczowe jest przejście na OZE, zarówno poprzez zakup zielonej energii u dostawców, jak i dostarczanie jej w ramach własnych rozwiązań – najczęściej w formie instalacji fotowoltaicznych, które Panattoni montuje na dachach obiektów lub na ziemi

– Realizacja w Sosnowcu jest doskonałym dowodem na ogromny potencjał inwestycji typu brownfield i potwierdzeniem, że na poprzemysłowych terenach mogą powstawać najbardziej zaawansowane ekologicznie obiekty. W końcu to również na obszarze poprzemysłowym powstała jedna z najbardziej ekologicznych realizacji przemysłowych na świecie – dostarczona przez Panattoni w czeskim Chebie – dodaje Emilia Dębowska.

Wspomniane ograniczenie zużycia wody o 66,5% udało się osiągnąć dzięki zastosowaniu m.in. inteligentnego systemu pełnego automatycznego opomiarowania zużycia wody przez wszystkich odbiorców. Inwestycja została także wyposażona w system wykrywania dużych wycieków wody w budynku i na odcinku wodociągu na terenie obiektu, a także automatycznego systemu zapobiegającego małym wyciekom w blokach sanitarnych (WC, natryski), kiedy nie są używane. Wykorzystano także wodooszczędną armaturę a dzięki zastosowaniu w obiekcie ekstensywnego ogrodnictwa krajobrazowego, zminimalizowano zużycie wody pitnej do celów nawadniania.

Panattoni zastosowało rozwiązania zwiększające efektywność energetyczną budynku. Są nimi: minimalizacja strat ciepła poprzez poprawę właściwości termotechnicznych konstrukcji obudowy, energooszczędne okna, energooszczędny system oświetlenia wewnątrz budynku i na terenie przyległym (oprawy z energooszczędnymi źródłami światła typu LED) wraz z ich strefowaniem oraz inteligentny system pomiaru energii (zdalny odczyt wszystkich liczników energetycznych dający możliwość stałej kontroli i ewentualnej poprawy w przypadku ponad pomiarowych poborów prądu), czy zastosowanie systemów BMS oraz HVAC w biurach. Obiekt zasila wyłącznie energia pochodząca z odnawialnych źródeł.

Bardzo ważnym aspektem w realizacji sosnowieckiego obiektu był *wellbeing* jego użytkowników. W pomieszczeniach biurowych zapewniony został odpowiedni dostęp do światła dziennego (zgodnie z wymaganiami BREEAM Excellent, wykraczającymi poza polskie normy i wynoszący ponad 80%) potwierdzony szeregiem analiz powykonawczych. Deweloper przygotował również przestrzenie socjalne z dostępem do wody pitnej, udogodnienia dla niepełnosprawnych, obszerne strefy na odpady do recyklingu, a także ładowarki do samochodów elektrycznych. Obliczenia potwierdzają, że zastosowane rozwiązania projektowe zapewniają zgodność Panattoni Park Sosnowiec I z międzynarodowymi praktykami w zakresie komfortu wizualnego i termicznego. Spełnienie wymagań akustycznych (średnio 33 dB, dużo poniżej norm polskich), oprócz obliczeń, potwierdzają, również pomiary akustyczne. Ponadto dzięki bliskości drogi ekspresowej S1, użytkownicy będą mogli sprawnie dotrzeć do obiektu z różnych stron województwa śląskiego.

> Panattoni Park Sosnowiec I to inwestycja typu brownfield, wpisująca się w gospodarkę o obiegu zamkniętym (cyrkularną). Jej założenia są jednym z filarów realizowanej przez firmę strategii zrównoważonego rozwoju „Go Earthwise with Panattoni".

Z 3873 panelami fotowoltaicznymi

Drugim obiektem w Polsce, który przeszedł pomyślnie certyfikację środowiskową BREEAM na poziomie Excellent jest niedawno ukończony przez Panattoni BTS dla e-commerce w Świebodzinie, o powierzchni ok. 200 tys. m^2. Inwestycja w aż trzech kategoriach zdobyła punktację poziomu Outstanding. Panattoni przeprowadziło m.in. szczegółową Analizę LCC na okres 60 lat, zastosowało 3873 paneli fotowoltaicznych, wdrożyło inteligentny system zarządzania budynkiem (BMS), czy doprowadziło do oszczędności wody na poziomie blisko 55%. Panattoni osiągnęło również odzysk odpadów na poziomie 96%, a także opracowało strategię Adaptacji funkcjonalnej budynku. Obiekt ma 4 kondygnacje, na których pomieści 30 mln produktów obsługiwanych przez 3 tys. robotów transportowych.

Jeszcze bliższe człowiekowi i środowisku

Zwiększając standard swoich obiektów do poziomu Excellent certyfikacji BREEAM, Panattoni jeszcze mocniej stawia na *wellbeing* użytkowników, w tym udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Pomieszczenia biurowe, są nie tylko badane pod kątem zwiększonej ilości światła dziennego, ale również akustyki oraz przechodzą analizę komfortu termicznego. Dla każdej nowej realizacji Panattoni opracowywany jest plan jakości powietrza oraz projektowany system wentylacji mechanicznej, który pozwala zminimalizować stężenie i recyrkulację zanieczyszczeń. Panattoni rozszerza także gamę ekologicznych rozwiązań w trakcie całego procesu inwestycyjnego, zwłaszcza podczas budowy, co prowadzi m.in. do redukcji CO_2 z transportu, a dodatkowo



Panattoni stawia również na upcykling – strefy zielone wybranych inwestycji dewelopera wyposażone są w meble wyprodukowane z łopat elektrowni wiatrowych, czyli śmigieł likwidowanych wiatraków

korzysta EPD (Environmental Product Declaration). Ograniczenie emisyjności wspiera każdorazowa analiza cyklu życia projektowanego obiektu poprzedzająca jego realizację. Panattoni nie zapomina również o podniesieniu standardu rozwiązań mających na celu ograniczenie

> Panattoni rozszerza gamę ekologicznych rozwiązań w trakcie całego procesu inwestycyjnego, zwłaszcza podczas budowy, co prowadzi m.in. do redukcji CO_2 z transportu.



Zielone budynki deweloper dostarczał już wcześniej. W Polsce budowane przez lata portfolio obejmuje certyfikowane i będące w procesie obiekty o łącznej powierzchni 5,5 mln m². To więcej niż połowa wszystkich zielonych zasobów sektora w kraju

zużycia wody pitnej zarówno poprzez zastosowanie systemów detekcji wycieków, wodoszczelnych armatur, instalacji wody deszczowej, jak i dalsze tworzenie terenów zielonych z lokalną roślinnością, z łąkami kwietnymi niewymagającymi częstego podlewania.

W 2020 r. Panattoni ogłosiło realizację koncepcji zrównoważonego rozwoju „Go Earthwise with Panattoni". Wiązała się ona z nowym standardem elewacji, a także szeregiem rozwiązań z zakresu ekologii i *wellbeingu*, które prowadziły do uzyskania co najmniej poziomu BREEAM Very Good dla każdej nowej realizacji. Zielone budynki deweloper dostarczał jednak już wcześniej. W Polsce budowane przez lata portfolio obejmuje obecnie certyfikowane i będące w procesie obiekty o łącznej powierzchni 5,5 mln m². To więcej niż połowa wszystkich zielonych zasobów sektora w kraju.

Rok 2021 przyniósł kolejne zmiany i wyzwania. Deweloper nie tyko ogłosił wejście na poziom Excellent, ale i z powodzeniem podąża obranym kursem. Obecnie Panattoni stara się o BREEAM Excellent dla kolejnych obiektów m.in.: Panattoni Park Zgorzelec, Park Wrocław S8 South, Panattoni Park Poznań West Gate, Wrocław Campus 39 oraz Panattoni Park Siedlce – o łącznej powierzchni ponad 500 tys. m².

– Obecna dekada ma być kluczowa, jeśli chodzi o przeciwdziałanie zmianom klimatycznym. Zmodyfikowane cele wyznaczone przez USA i Unię Europejską przewidują ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r., by w konsekwencji móc osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. Pakiet „Fit for 55" obejmuje zmiany w zakresie systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) i ma na celu włączenie do tego systemu również budownictwa i transportu drogowego. Sektory te odpowiadają za unijną emisję CO_2 kolejno ok. 35% i 22%, i wygląda na to, że ich dekarbonizacja jest niezbędna do osiągnięcia przez UE celów klimatycznych – mówi Emilia Dębowska i dodaje: *– Najważniejszym celem jest stworzenie zeroemisyjnego budynku – w pierwszej kolejności wyeliminowania śladu węglowego operacyjnego, a w dłuższej perspektywie wbudowanego. Dlatego kluczowe jest przejście na OZE, zarówno poprzez zakup zielonej energii u dostawców, jak i dostarczanie jej w ramach własnych rozwiązań – najczęściej w formie instalacji fotowoltaicznych, które montujemy na dachach obiektów lub naziemnie.* Polityka ta ma pomóc Panattoni w wykonaniu ambitnego zadania – osiągnięciu neutralności emisyjnej do końca 2025 r. W zrealizowaniu planu znaczny udział będzie mieć energia z odnawialnych źródeł, która już teraz zasila obiekty o łącznej powierzchni 3 mln m².

– Oferta rozwijana w kolejnych latach pozwoli nam spełnić założenia UE w ramach „Europejskiego Zielonego Ładu" – podsumowuje Emilia Dębowska.

Trzymamy za to kciuki.

Elżbieta Haber



Spółka DB Schenker wykorzysta pierwszy prototyp Volta Zero Trucks w rzeczywistych warunkach dystrybucji wiosną i latem 2022 r.

DB SCHENKER DĄŻY DO NEUTRALNEJ LOGISTYKI

Kilka dni po konferencji COP 26 w Glasgow nawiązanie ścisłej współpracy ogłosiły firmy DB Schenker i Volta Trucks (producent i dostawca usług w zakresie elektrycznych pojazdów użytkowych). Celem jest szybsze przejście na flotę pojazdów miejskich z napędem elektrycznym.

Współpraca dotyczy przedsprzedaży blisko 1500 pojazdów Volta Zero zasilanych wyłącznie energią elektryczną. To dotychczas najbardziej znaczące zamówienie w Europie na duże samochody ciężarowe o zerowej emisji spalin.

Cyrille Bonjean, Executive Vice President Land Transport at DB Schenker in Europe stwierdził: – *Przed nami wiele wyzwań, z którymi musimy się zmierzyć w drodze do zerowej emisji dwutlenku węgla. Współpraca na tak dużą skalę z Volta Trucks pozwala nam znaczne przyspieszyć tempo budowy naszej elektrycznej floty a tym samym inwestować w bardziej ekologiczne rozwiązania transportowe. Przybliża nas to do zakładanego celu neutralnej logistyki pod względem emisji dwutlenku węgla.*

W ramach współpracy

Spółka DB Schenker wykorzysta pierwszy prototyp Volta Zero Trucks w rzeczywistych warunkach dystrybucji wiosną i latem 2022 r. Wyniki tych testów zostaną włączone do seryjnej produkcji 1470 pojazdów wytworzonych w nowym zakładzie produkcyjnym Volta Trucks w Steyr w Austrii.

W pełni elektryczny, 16-tonowy pojazd Volta Zero znajdzie swoje zastosowanie w europejskich terminalach DB Schenker. Celem jest transport towarów z hubów dystrybucyjnych do centrów miast i obszarów miejskich. To właśnie w tych rejonach zauważalne są największe korzyści płynące z wykorzystania tego samochodu. Pojazd posiada innowacyjną konstrukcję, układ napędowy z zerową emisją oraz bezpieczną kabinę, zaprojektowaną również pod kątem ochrony innych użytkowników dróg. DB Schenker wraz z Volta Trucks wspólnie zbadają możliwości zastosowania nowej technologii, aby rozwijać potencjał tej oferty. Wdrożenie rozpocznie się w 10 lokalizacjach, w pięciu krajach.

W ramach współpracy, po przeprowadzeniu testów zostaną opracowane specyfikacje dla zapowiadanego wcześniej wariantu Volta Zero o masie 12 ton. Przyspieszy to szkolenia kierowców i zastosowanie pojazdów.

Z myślą o zasilaniu energią elektryczną

Volta Zero jest pierwszym na świecie w pełni elektrycznym, 16-tonowym pojazdem, zaprojektowanym specjalnie dla logistyki miejskiej. Redukuje wpływ dostaw towarowych na środowisko w ośrodkach miejskich. Zaprojektowany od podstaw, zasilany wyłącznie energią elektryczną i posiadający zasięg od 150 do 200 km (95 – 125 mil) Volta Zero wyeliminuje do 2025 r. około 1,2 mln ton CO_2.

Charakterystyczna cecha pojazdów Volta Trucks to bezpieczeństwo. Ambicją firmy jest produkcja najbezpieczniejszych samochodów ciężarowych dla aglomeracji miejskich. Volta Zero stworzony został z myślą o zasilaniu wyłącznie energią elektryczną i zapewnieniu większego bezpieczeństwa kierowców i samych pojazdów, jak również pieszych. Dzięki wyeliminowaniu silnika spalinowego miejsce kierowcy w Volta Zero znajduje się pośrodku, na niższej wysokości niż w konwencjonalnych ciężarówkach. Powyższe cechy, a dodatkowo również przeszklona kabina, zapewniają kierowcy szeroki kąt widzenia wynoszący 220 stopni, co pozwala na uniknięcie martwych stref. Prototyp Volta Zero został wprowadzony na rynek we wrześniu 2020 r., a pierwsze pojazdy trafią do klientów w połowie 2022 r.

KK

Volta Zero jest pierwszym na świecie w pełni elektrycznym, 16-tonowym pojazdem, zaprojektowanym specjalnie dla logistyki miejskiej. Redukuje wpływ dostaw towarowych na środowisko w ośrodkach miejskich.



Niedawno w Warszawie, na Żeraniu Prologis wystartował ze zrównoważoną inwestycją, która będzie położona w sercu największego rynku konsumenckiego w Polsce, a w przypadku logistyki miejskiej ekologiczne budownictwo ma krytyczne znaczenie

ZIELONY MAGAZYN W SERCU MIASTA

Branża magazynowa jest na zielonym kursie – z rosnącym sektorem e-commerce rosną nowe magazyny, wraz z nimi zwiększa się wpływ branży na środowisko, ludzi i gospodarkę. Kluczem do sukcesu jest dziś dostarczanie ekologicznych powierzchni logistycznych w strategicznych lokalizacjach, jak najbliżej konsumenta końcowego.

Ekologiczne budownictwo to jeden z filarów odpowiedzialności środowiskowej branży. Centra magazynowe są dziś projektowane tak, aby emitować jak najmniej dwutlenku węgla i minimalnie wykorzystywać zasoby naturalne, a rynkową cenzurą zielonego budynku jest system certyfikacji. W Polsce pierwszym deweloperem magazynowym, który zaczął wdrażać certyfikację w budynkach przemysłowych był Prologis. Obecnie wszystkie jego nowo budowane obiekty w kraju są akredytowane BREEAM na poziomie Very Good lub wyżej.

Ekologiczny miejski magazyn

Niedawno w Warszawie firma wystartowała z najnowszą zrównoważoną inwestycją. Magazyn będzie położony w sercu największego rynku konsumenckiego w Polsce, a w przypadku logistyki miejskiej ekologiczne budownictwo ma krytyczne znaczenie. W związku z tym w budynku zastosowano rozwiązania, które maksymalnie zmniejszą oddziaływanie magazynu na środowisko, pomagając tym samym najemcom w redukcji ich śladu węglowego, zwiększając oszczędności w eksploatacji a przy tym zapewniając komfort pracy w magazynie. Będzie to możliwe m.in. dzięki termoizolacyjności powyżej wymagań warunków technicznych oraz żelbetowej konstrukcji, co ograniczy koszty związane z ogrzewaniem i klimatyzacją.

> W Polsce pierwszym deweloperem magazynowym, który zaczął wdrażać certyfikację w budynkach przemysłowych był Prologis. Obecnie wszystkie jego nowo budowane obiekty w kraju są akredytowane BREEAM na poziomie Very Good lub wyżej.

Zasilanie zieloną energią

Dla jeszcze wyższej redukcji emisji dwutlenku węgla oraz większego bezpieczeństwa i lepszego samopoczucia pracowników powierzchnie oświetli najwyższej jakości inteligentny system LED z czujnikami ruchu i światła dziennego. Nośność dachu zwiększona do 30 kilogramów na metr kwadratowy zapewni z kolei podstawę pod systemy fotowoltaiczne, a solary będą mogły służyć m.in. do podgrzewania wody w biurach. Budynek zasili też zielona energia płynąca prosto z odnawialnych źródeł Tauronu. Powierzchnia wyposażona będzie w system *smart meteringu* pozwalający na bieżące kontrolowanie poziomu zużycia mediów.

Kompensowanie śladu węglowego

Co ważne, inwestycja powstaje na terenie przemysłowym – wpisując się w trend budownictwa cyrkularnego da terenowi drugie życie. Jak wszystkie nowe budynki Prologis ten także zo-

stanie poddany akredytacji BREEAM na poziomie co najmniej Very Good. Ale nawet najwyższy stopień certyfikacji to tylko jeden z elementów holistycznego podejścia do równoważenia wpływu środowiskowego. Dlatego – tak jak w przypadku każdej swojej nowej inwestycji w Europie – Prologis przekaże dodatkowo fundusze na ochronę lasów deszczowych w ramach współpracy z organizacją Cool Earth. To jeden ze sposobów, aby skutecznie skompensować te emisje, których nie uda się uniknąć podczas budowy.

Niskoemisyjny transport dla pracowników

Prologis Park Warsaw-Żerań to doskonały punkt na mapie dla najemców i dla ich pracowników – park jest świetnie skomunikowany z centrum Warszawy, dzięki czemu zapewnia wygodny dojazd komunikacją miejską. Dodatkowo, w ramach programu PARKlife™, na terenie parku powstanie m.in. stacja ładowania samochodów elektrycznych oraz obszerna wiata rowerowa.



Najnowszy budynek w Prologis Park Warsaw-Żerań to 11 tys. m² powierzchni spekulacyjnej, która wyróżnia się szerokimi możliwościami dostosowania wielkości i charakteru powierzchni do indywidualnych wymagań najemców i specyfiki prowadzonej przez nich działalności

SBU przyszłości – elastyczne jak BTS

Najnowszy budynek w Prologis Park Warsaw-Żerań to 11 tys. m² powierzchni spekulacyjnej, która posiada cechy znane z realizacji szytych na miarę. Wyróżnia się szerokimi możliwościami dostosowania wielkości i charakteru powierzchni do indywidualnych wymagań najemców i specyfiki prowadzonej przez nich działalności – od e-commerce po produkcję. W ofercie znajdą się moduły już od 600 m² powierzchni magazynowej z biurami o wielkości od 100 m², które w zależności od profilu klienta można łączyć i powiększać wraz z rozwojem jego działalności. Budynek będzie m.in. przygotowany do wyposażenia go na życzenie klienta w świetliki, które zapewnią do 12,5% naturalnego światła. Zespół projektantów pomoże dostosować powierzchnię także do innych ponadstandardowych wymagań klientów.

KK

PRAKTYCZNY WYMIAR ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Celem programu Lean&Green, zrzeszającego ponad 600 firm w 14 krajach w Europie, jest budowa platformy współpracy, ocena, analiza i nagradzanie działań proekologicznych członków w oparciu o usystematyzowane i przejrzyste kryteria.

Przykładem jest roczna współpraca w ramach Lean&Green pomiędzy firmami CHEP (dostawca rozwiązań logistycznych), siecią handlową Biedronka i firmą Unilever (gigant sektora FMCG). Firmy te jako pierwsi uczestnicy programu w Polsce zaprezentowali wyniki swojej działalności. A punktem wyjścia do współpracy było zdefiniowanie synergii w sieciach dystrybucyjnych partnerów. Dzięki kompleksowej analizie danych nt. milionów ruchów paletowych na terenie Polski firma CHEP optymalizuje, skraca i proponuje współdzielenie tras przewozowych między podmiotami. Firmy mogą też planować pełne wykorzystywanie przestrzeni ładunkowej w samochodach dostawczych, dzięki czemu ograniczane są nadmiarowe kilometry, a tym samym emisja CO_2.

Również promowany przez Unilever zrównoważony styl życia determinuje działania na rzecz ograniczenia emisji CO_2. Porównując lata 2020 i 2021 firma osiągnęła 15% redukcję w obszarze dystrybucji. W ramach współpracy z CHEP (wykorzystywanie wspólnych centrów serwisowych, *pooling* palet) Unilever zmniejszył emisję dwutlenku węgla o 2 462 013 kg, poprzez redukcję o 14 tys. liczby przejechanych kilometrów.

Biedronka korzysta z ponad 1200 naczep i pokonuje rocznie ponad 152 mln km, co wiąże się z emisją CO_2 na poziomie ok. 100 tys. ton. Redukując emisję CO_2 o 20% wpływa pozytywnie na środowisko. Największą, 250-procentową dynamikę wzrostową (lata 2020-2021) dotyczącą oszczędności środowiskowych odnotowano w obszarze *backhaulingu* (zapełnianie przestrzeni ładunkowej samochodów powracających). Wysiłki przy optymalizowaniu procesów załadunkowych w ramach współpracy z CHEP zaowocowały ograniczeniem emisji CO_2 o 70.8 ton oraz zredukowaniem pustych przebiegów o 53 tys. km.

CHEP, jako pionier gospodarki o obiegu zamkniętym ustanowił cel ograniczenia emisji CO_2 o 20% w perspektywie do 2023 r. Realizacja założeń Lean&Green przebiega głównie na polu dostawy i odbioru nośników. Stworzony na rzecz programu plan działań to przede wszystkim doskonalenie wspólnego łańcucha dostaw. Strategiczny wkład w tę optymalizację stanowią projekty związane z otwieraniem i relokacją obecnych centrów serwisowych. To także współpraca z kluczowymi klientami przy odbiorze i inspekcji palet oraz współpraca transportowa i dążenie do 100% wypełnienia samochodów.



Jednym z najważniejszych celów ID Logistics jest zobowiązanie do zmniejszenia o 40% wskaźników wypadkowości do 2027 r.

GRUPA ID LOGISTICS CORAZ BARDZIEJ ODPOWIEDZIALNA SPOŁECZNIE

Operatorem logistycznym, który w realizowanej przez siebie strategii duży nacisk kładzie na Społeczną Odpowiedzialność Biznesu (CSR), jest ID Logistics. Ostatnio Grupa przedstawiła strategię jaką zamierza realizować do 2030 roku oraz podjęte w związku z tym zobowiązania i plan działań.

Eric Hémar, prezes i dyrektor generalny ID Logistics, skomentował to tak: *– ID Logistics od początku działalności kieruje się zasadami odpowiedzialności i zrównoważonego rozwoju. To podejście zyskało nowy impuls w 2021 roku, wraz z włączeniem działu CSR do Komitetu Wykonawczego. Zawsze byliśmy przekonani, że nasz wzrost nie może być realizowany z pominięciem naszych wartości i dbałości o środowisko. Dziś idziemy jeszcze dalej, stawiając ambitne i wymierne cele CSR, nasza Grupa przyłącza się do najlepszych standardów na rynku logistyki kontraktowej.*

Strategia CSR oparta na 3 filarach

Strategia CSR przedstawiona przez Grupę ID Logistics opiera się na 3 filarach obejmujących społeczne, środowiskowe i socjalne aspekty jej działalności.

Społeczny: promocja awansu społecznego, integracji oraz zmniejszenie wypadkowości o 40% w 2027 r, w porównaniu do 2018 r.

ID Logistics dąży do wspierania awansu społecznego pracowników, promując inkluzywną kulturę organizacyjną, szczególnie w obszarach takich jak integracja osób z niepełnosprawnością i różnorodność. Chce być wzorem w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy. Jednym z najważniejszych celów jest zobowiązanie do zmniejszenia o 40% wskaźników wypadkowości do 2027 r. (pracownicy stali i tymczasowi).

Strategia CSR przedstawiona przez Grupę ID Logistics opiera się na 3 filarach obejmujących społeczne, środowiskowe i socjalne aspekty jej działalności.

W tym celu operator stawia na szkolenia wewnętrzne, pomiar i kontrolę dedykowanych wskaźników oraz wdrażanie rozwiązań opracowanych przez zespoły ds. innowacji.

Środowiskowy: zmniejszenie zużycia energii, ilości odpadów i śladu węglowego w magazynach o 40% do 2030 r. w porównaniu z 2018 r.

Grupa wdraża proaktywną politykę ukierunkowaną na zmniejszenie zużycia energii i ilości odpadów oraz redukcję śladu węglowego z działalności logistycznej o 40% do 2030 r, z wyłączeniem rekompensat. Każdy dyrektor magazynu może zidentyfikować i porównać z innymi magazynami czynniki ograniczające emisje. ID Logistics zmniejszy zużycie energii w zależności od energochłonności magazynów i będzie dążyć do dekarbonizacji miksu energetycznego. Niskoemisyjne rozwiązania proponowane są też klientom podczas przetargów lub odnawiania umów.

Socjalny: zaangażowanie w lokalne inicjatywy.

Operator promuje realizację projektów społecznych w oparciu o swoje wartości – przedsiębiorczość i wsparcie. To podejście doprowadziło już do m.in. utworzenia w Brazylii organizacji pozarządowej (IDEBRA) wspierającej potrzeby edukacyjne młodzieży w fawelach (dzielnicach biedy), we Francji nawiązania partnerstwa ze stowarzyszeniem Culture et Diversité umożliwiającym dostęp do sztuki i kultury młodym ludziom z trudnych środowisk czy podpisania umowy z AGEFIPH, która ma promować integrację pracowników z niepełnosprawnościami w magazynach. Tego typu projekty będą realizowane w sposób zdecentralizowany we wszystkich krajach, gdzie ID Logistics prowadzi działalność.



Kierunki działania CSR i wyznaczenie 10 celów

Grupa ID Logistics wyznaczyła sobie 10 celów CSR określonych w czasie, w ramach trzech filarów:

SPOŁECZEŃSTWO

1. 2022 – Etyka: do końca 2022 r. 100% członków Krajowego Komitetu Wykonawczego i 80% menadżerów zostanie

przeszkolonych w zakresie Kodeksu Etyki IDL;
2. 2022 – Odpowiedzialne zakupy: podpisanie Karty Odpowiedzialnych Zakupów przez 80% dostawców odpowiadających za 95% zakupów do końca 2022 roku;
3. 2027 – BHP: zmniejszenie wskaźników częstości i ciężkości wypadków przy pracy o 40% do końca 2027 roku;
4. 2025 – Różnorodność: wzrost wskaźnika zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami o 10% do końca 2025 roku;
5. 2030 – Awans wewnętrzny: osiągnięcie poziomu 70% menedżerów zarządzających magazynami wybranych w wyniku rekrutacji wewnętrznej.

ŚRODOWISKO

6. 2025 – Odpady: odzysk odpadów na poziomie 85% do końca 2025 roku;
7. 2025 – Zobowiązania wobec klientów: 75% magazynów zrealizuje projekty środowiskowe przy współpracy z klientami do końca 2025 roku;
8. 2030 – Ślad węglowy: do końca 2030 r. redukcja o 40% emisji z działalności logistycznej (CO_2/paleta), w porównaniu z 2018 r.;
9. 2030 – Energia: redukcja jej zużycia do końca 2030 r. o 20% (kWh/m^2) w porównaniu z 2018 r.

ASPEKT SOCJALNY

10. 2025 – W tym czasie zaangażowanych w lokalne inicjatywy powinno być 100% magazynów we wszystkich krajach.



ID Logistics zmniejszy zużycie energii w zależności od energochłonności magazynów i będzie dążyć do dekarbonizacji miksu energetycznego

Zarządzanie oparte na motywacji

Za realizację strategii CSR odpowiada Dział CSR w oparciu o raportowanie i dedykowane wskaźniki, pod nadzorem Komitetu Wykonawczego. Od 2022 r. cele CSR będą brane pod uwagę w wyznaczaniu celów dla kadry zarządzającej z uwzględnieniem wyzwań dla każdej funkcji w organizacji.

– *ID Logistics w Polsce w pełni wpisuje się w określoną przez Grupę strategię CSR. Zarządzając nowoczesnymi i energooszczędnymi centrami logistycznymi, dbamy o zrównoważone korzystanie z energii i wody. Szukamy sposobów na ograniczanie ilości odpadów oraz rozwiązań, które optymalizują użycie opakowań jednorazowych. Edukujemy współpracowników w zakresie proekologicznych, prozdrowotnych i prospołecznych postaw. Wspólnie bierzemy też aktywny udział w realizacji projektów na rzecz społeczności lokalnych w miejscach, gdzie prowadzimy magazyny. Określenie konkretnych i mierzalnych celów strategii CSR umożliwi nam jeszcze skuteczniejszą realizację jej założeń i przejrzysty sposób nadzorowania efektów naszej pracy* – zapowiada Agata Głąbińska, CSR Manager, ID Logistics Polska. **I**

KK

Dodatkowe informacje na temat strategii CSR Grupy ID Logistics dostępne są w raporcie: https://www.id-logistics.com/en/sustainable-development/approach/

Jedna Diesel Card
Ponad 1600 stacji w Europie z czego 80 LNG/CNG





Razem **zajedziemy dalej**

onturtle.eu

OnTurtle
Partners in goods mobility



ODBLOKUJ SWOJĄ KARTĘ NA CZAS TANKOWANIA!

DKV Z NOWATORSKIM POMYSŁEM NA ZABEZPIECZANIE TRANSAKCJI

Karty paliwowe z naklejonym numerem PIN, zostawiane na stacji. Karty porzucone na dystrybutorze. Kradzieże paliwa na przywłaszczone karty. Tak się niestety dzieje, bo najsłabszym ogniwem wszelkich zabezpieczeń jest człowiek. Z nowatorskim pomysłem, jak zabezpieczyć tę lukę, wyszedł właśnie operator kart paliwo-serwisowych DKV Mobility.

– *Pomyśleliśmy, a gdyby tak zadziałać odwrotnie niż dotychczas – za każdym razem angażować kierowcę do odblokowania swojego rachunku kartowego, a nie tylko opierać się na autoryzacji samej karty?* – mówi Mariusz Derdziak, kierownik sprzedaży DKV Mobility. *Dzięki temu ryzyko, że dojdzie do wykorzystania skradzionej karty, jest minimalne* – wyjaśnia. Działa to w ten sposób, że kierowca zgłasza w aplikacji DKV chęć zatankowania, wówczas jego karta zostaje odblokowana na 60 minut. Po tym czasie, aż do następnego planowego tankowania, karta pozostaje zablokowana. Czasowej aktywacji karty może dokonywać kierowca po otrzymaniu tymczasowego hasła dostępu do aplikacji, bądź zdalnie menadżer floty z biura. „Autoryzacja karty na żądanie" jest opcjonalna, firmy mogą z niej korzystać jako z dodatkowego zabezpieczenia.

> Kierowca zgłasza w aplikacji DKV chęć zatankowania, wówczas jego karta zostaje odblokowana na 60 minut. Po tym czasie, aż do następnego planowego tankowania, karta pozostaje zablokowana.

W innej lokalizacji niż pojazd

To nie wszystko. Kilka miesięcy wcześniej operator wprowadził inteligentne rozwiązanie, które blokuje możliwość wykorzystania karty DKV w innej lokalizacji, niż znajduje się pojazd. Funkcja ta dostępna jest dla firm korzystających z platformy telematycznej DKV LIVE i jest jedynym tego typu rozwiązaniem na rynku europejskim. – *Dzięki temu, że połączyliśmy know-how DKV z systemem telematycznym, możemy teraz tworzyć zupełnie nowe rozwiązania, czasem bardzo proste, a jednak dotąd niemożliwe do wdrożenia. Jak na przykład tutaj: skrzyżowaliśmy dane z GPS w pojeździe z danymi transakcyjnymi karty paliwowej – teraz po prostu jedno jest zależne od drugiego* – dodaje Mariusz Derdziak.

Wielopoziomowe zabezpieczenie

Kradzieże paliwa, dokonywane najbardziej wymyślnymi metodami, są od lat zmorą polskich przewoźników. Jest to widoczne szczególnie teraz, w okresie braku kierowców na rynku, kiedy przez firmy przewija się wiele przypadkowych osób. Paliwo stanowi ok. 40% kosztów działalności firmy transportowej, dlatego wielopoziomowe zabezpieczenie tak wrażliwego aspektu, jak jego zakup, podnosi bezpieczeństwo finansowe przewoźnika. Metody standardowe zabezpieczania transakcji na kartę paliwową to numer PIN i raportowanie o dokonanych transakcjach. – *My dołożyliśmy do tego możliwość ustawiania przez przewoźnika limitów oraz dawania lub odmawiania kierowcom dostępu do wybranych usług. To był pierwszy krok i dziś większość naszych klientów z tej opcji korzysta* – mówi Mariusz Derdziak. *Teraz, dzięki połączeniu systemów DKV z telematyką, mamy nieskończoną możliwość tworzenia zarówno form zabezpieczenia transakcji, jak i inteligentnych usług, które zmieniają dziś oblicze transportu* – podsumowuje.

CORAZ WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI DZIĘKI KARTOM FLOTOWYM

Karty flotowe, będące narzędziem wspomagającym zarządzanie flotą, są dziś w firmach transportowych tak popularne jak u przeciętnego śmiertelnika karty płatnicze. Już nie tylko można nimi zapłaci za paliwo i winiety oraz rozliczyć podatek VAT, ale dają znacznie więcej możliwości. Stały się nie tylko niezbędnym elementem pracy kierowcy, ale też przewoźnika.



Oferta emitentów kart flotowych z roku na rok staje się coraz bardziej kompleksowa, a jakość świadczonych usług coraz wyższa. Dziś ich użytkownikom udostępniane są nie tylko zakupy i naprawy, ale także usługi finansowe i kredytowe, m.in. stanowią one wsparcie w obszarach natychmiastowego zwrotu VAT i akcyzy oraz wydłużenia okresu zapłaty faktur za paliwo i myto. Są też pomocne w negocjowaniu stawek transportowych.

Outsourcing niektórych usług finansowych na operatorów przynosi ulgę w postaci zmniejszenia kosztów obsługi księgowej w firmie. Co więcej, niektórzy emitenci, na życzenie firm transportowych, przeprowadzają analizę bieżących problemów firm transportowych i są w stanie tak dostosować swoje usługi, aby odpowiadały na najbardziej palące potrzeby rynku. Powstały już wyspecjalizowane serwisy ułatwiające zarządzanie flotą.

Coraz bardziej znaczący udział w ofercie skierowanej do posiadaczy kart mają usługi online, gdyż standardem stało się, że karty działają w trybie online, co wpływa na bezpieczeństwo dokonywanych transakcji. Można je natychmiast blokować w wypadku zgubienia lub kradzieży karty, a nawet czasowo aktywować za pomocą hasła, bez konieczności jej fizycznego użycia, jak to ma miejsce w wypadku DKV Card. Tak szerokie spectrum ofert jest dostępne dzięki rozwojowi usług elektronicznych i platform. Dają one możliwość zmiany kodu PIN, ustawiania limitów dobowych w litrach i transakcjach per karta, czy też bezzwłocznego wglądu w stan tankowań, zmiany limitów, zamówień dodatkowych kart. Wszystkie informacje na temat działań kierowców są udostępniane przewoźnikom na odpowiednich portalach w trybie rzeczywistym. Często mają oni również możliwość wyszukiwania tanich stacji i punktów ładowania samochodów elektrycznych, czy wykorzystania kalkulatorów opłat drogowych, po zaawansowaną telematykę zintegrowaną z mapą, tachografem i giełdami ładunków. Im oferta jest bardziej obszerna, tym większe budzi zainteresowanie. To sprawia, że emitenci prześcigają się w świadczonych usługach.

EH

Emitent/ Nazwa karty	Liczba punktów akceptacji w Polsce/ na świecie	Usługi	Usługi dodatkowe, w tym tankowanie paliw alternatywnych	Rozliczenie płatności	Koszt obsługi	Limity	Zabezpieczenie płatności
Anwim S.A. / MOYA Firma, MOYA IQ Card 	Ponad 350 stacji sieci MOYA w Polsce/ ponad 2500 stacji w Europie, gdzie akceptowana jest MOYA IQ Card.	Trzy rodzaje kart, różniące się modelami rozliczeń, dostosowane do potrzeb odbiorców. Wszystkie uprawniają do tankowania na stacjach obsługowych, samoobsługowych oraz automatycznych MOYA, których jest 22 (otwierane są kolejne). Zlokalizowane są w strategicznych pod względem logistycznym miejscach Polski i przeznaczone dla klientów flotowych. Na stacjach automatycznych kierowca może zatankować paliwo, uzupełnić AdBlue.	MOYA IQ Card gwarantuje utrzymanie jednej ceny na stacjach w Europie przez cały tydzień, co pozwala na zaplanowanie wydatków podczas zagranicznych podróży, bez ukrytych opłat czy prowizji. Posiadacz kart MOYA Firma objęty jest bezpłatnym pakietem ubezpieczenia NNW. Klienci mają do dyspozycji przez całą dobę dedykowany help desk. Uzupełnieniem programu MOYA Firma jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą, która oferuje dwa profile funkcjonowania. Profil właściciela pozwala na zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem procesu tankowanych pojazdów. Użytkownik ma wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez fizycznego użycia karty na wszystkich stacjach sieci. Oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji MOYA. Dział kart flotowych MOYA Firma realizuje projekty rozwojowe, wspomagające sprzedaż oraz inwestycje w modernizację systemów CRM i ERP. Anwim S.A. nacisk kładzie na dalszy rozwój aplikacji mobilnej, aby była ona bardziej funkcjonalna, intuicyjna i przyjazna dla użytkowników. Ostatnio wprowadzono funkcjonalność NFC, pozwalającą na płatności zbliżeniowe telefonem – dostępna jest po aktualizacji androidowej wersji aplikacji MOYA Firma dla telefonów z modułem NFC.	Płatność gotówką bądź kartą płatniczą; karty przedpłacone i bezgotówkowe (z odroczonym terminem płatności). Przy rozliczeniach bezgotówkowych wymagane są aktualne dokumenty finansowe przedsiębiorstwa.	Brak prowizji związanych z posiadaniem i użytkowaniem kart. Pierwsza pula kart bezpłatna na okres 5 lat. W przypadku kart MOYA IQ Europe brak wszelkich kosztów.	Na Panelu Klienta ustawianie limitów dobowych w litrach i transakcjach per karta. Możliwość bezzwłocznego wglądu w stan tankowań, zmiany limitów, zamówień dodatkowych kart. Oferta dedykowana przedsiębiorstwom, bez względu na wielkość floty pojazdów.	Możliwość zarządzania kartą poprzez natychmiastową blokadę w przypadku zgubienia lub kradzieży. Bezpieczeństwo transakcji poprawia działanie kart w trybie online. Istnieje możliwość zmiany kodu PIN. W opcji międzynarodowej autoryzacja transakcji na stacjach odbywa się w trybie online – wszystkie tankowania widoczne są na portalu w trybie rzeczywistym.

Emitent/ Nazwa karty	Liczba punktów akceptacji w Polsce/ na świecie	Usługi	Usługi dodatkowe, w tym tankowanie paliw alternatywnych	Rozliczenie płatności	Koszt obsługi	Limity	Zabezpieczenie płatności
Aris Baltija SIA. / ARIS 	60/8000	Tankowanie paliwa i AdBlue, opłaty za parking i myjnie. Opłaty drogowe, także za mosty tunele, promy i pociągi. Planowanie tras z uwzględnieniem cen paliw.	Zwrot VAT i akcyzy.	Dwa razy w miesiącu.	brak	Według potrzeb klienta.	Weksel in blanco.
AS 24 Polska sp. z o.o. / AS24 	15000 punktów łącznej akceptacji, w tym 32 w Polsce	Opłaty drogowe, pomoc drogowa 24/7, regulowanie mandatów, myjnia, parkingi dla samochodów ciężarowych. Zwrot podatku VAT.	Zwrot akcyz, urządzenia EETS i e-TOLL. W strefie klienta dodajemy zarządzanie powiadomieniami i ograniczeniami na kartach.	Fakturowanie dwa razy w miesiącu.	brak	Limit ustalany indywidualnie.	Możliwość blokad geograficznych i kalendarzowych, powiadomienia o nieprawidłowościach w formie alarmu.
LOTOS Paliwa / LOTOS Biznes 	519 stacji LOTOS i ok. 400 stacji Shell w Polsce (dla wybranych typów kart). Dla kart co-brand LOTOS/ ESSO ponad 8 tys. stacji w Europie.	Możliwość ze skorzystania z niezbędnych w trasie usług i zakupu towarów (na stacjach paliwowych) w ramach programu flotowego LOTOS Biznes. Możliwość płacenia za wybrane odcinki autostradowe (w tym videotolling na A1 i A4); zakupy AdBlue; a w przypadku kart LOTOS/ESSO także płatności za przejazdy np. mostami i tunelami w Europie.	Rozliczanie usług ładowania pojazdów elektrycznych na stacjach LOTOS. W przypadku pojawienia się na stacjach nowych usług czy produktów karta będzie obsługiwać płatności za te rozwiązania.	Bez względu na rodzaj i wielkość floty pojazdów dostępne są karty w modelu post-pay i pre-paid, a nawet gotówkowe, z możliwością uiszczania należności bezpośrednio na stacji, przy minimum formalności. Częstotliwości fakturowania i terminów płatności dopasowywana jest indywidualnie do potrzeb i możliwości klienta.	Brak opłat za wydanie i obsługę kart, a także za prowadzenie konta klienckiego czy ustanowienie zabezpieczenia.	Możliwość dostosowania parametrów kart do indywidualnych wymagań. Rozbudowany portal internetowy umożliwia sprawne i skuteczne zarządzanie flotą niezależnie od jej liczebności. Możliwość elastycznego ustawienia parametrów, limitów kart i dostępności grup towarowych oraz sprawnego zarządzania tymi ustawieniami.	Dla większości klientów, po ocenie kondycji finansowej, proponowany jest limit kredytowy, którego koszt ponosi spółka – zabezpieczeniem jest weksel in blanco. Dopuszczane są inne opcje zabezpieczeń. Dla klientów o krótkiej historii działalności lub nie chcących przechodzić weryfikacji kredytowej udostępnione karty pre-paid lub gotówkowe.
W.A.G. payment solutions, a.s. / Eurowag 	W Polsce 1287 stacji paliw, ponad 30 myjni TIR, ponad 20 parkingów TIR / na świecie ponad 15 tys stacji	Zakup paliwa, opłaty drogowe, parkingowe, pomoc drogowa i części zamienne, zwrot podatku online, nawigacja, rozwiązania telematyczne.	Za pośrednictwem portalu klienta wymiana walut na wymagane w wypadku płatności. Tankowanie paliw alternatywnych: pojazdy elektryczne, LNG, CNG, bio LNG, bio CNG, LPG.	Płatność z dołu, po otrzymaniu faktury. Różne warianty rozliczania – na bazie tygodniowej, dwutygodniowej, totem itp. Ceny odzwierciedlają standard na danym rynku.	brak	Indywidualne dla każdego klienta, w zależności od wybranego produktu (One, Easy, Vector, Fleet). Limit karty na życzenie klienta może być taki sam lub inny dla każdej karty.	PIN, blokada karty, fuel guard, wewnętrzna kontrola anti fraud. Wczesne ostrzeganie o nietypowych zachowaniach i bezpłatne raporty o podejrzanych transakcjach.
Circle K Polska / Circle K Europe. W ramach międzynarodowego porozumienia Routex. 	18 tys stacji w 29 krajach, w tym 6 tys. dostosowanych do klientów jeżdżących samochodami ciężarowymi i autokarami.	Zakup paliwa, AdBlue i innych produktów: płynów, olei, środków antyszronowych. Umożliwia korzystanie z elektronicznego poboru opłat; opłacanie przejazdów drogami, mostami i tunelami oraz winiet, a także parkingów strzeżonych i myjni dla samochodów ciężarowych. W przypadku awarii dostępna pomoc drogowa w Europie, w tym holowanie i naprawa. Faktury przystosowane do odzyskania podatku VAT zapłaconego za granicą.	Możliwość korzystania z usługi Combi Traffic, ułatwiającej łączenie transportu drogowego z kolejowym. Dostęp do intuicyjnej platformy na stronie www.CircleK.pl, służącej do zarządzania płatnościami. Możliwość ustawiania przez właściciela karty limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych) na zakup paliwa przez kierowców oraz wyboru dostępnych produktów i usług. Koszty można sortować według wybranych pojazdów lub działów. Platforma jest bezpieczna, użytkownik każdorazowo proszony jest o weryfikację. Na stronie https://www.circlek.eu dostępny jest system do prostego planowania tras (optymalizacja transportu) i przesyłania ich do kierowców.	Faktura zbiorcza na koniec okresu rozliczeniowego. Zestawienie wydatków dostępne na dedykowanej platformie internetowej. Faktury przystosowane do odzyskania podatku VAT zapłaconego za granicą. Raporty można generować na platformie w plikach CSV, które mogą być integrowane z systemami do zarządzania flotą.	brak	Zakres usług i warunki ustalane indywidualnie wg potrzeb klientów i średniego miesięcznego zużycia paliwa. Możliwość ustawiania limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych) na zakup paliwa przez kierowców oraz wyboru dostępnych produktów i usług.	Każdorazowa weryfikacja online oraz konieczność podania kodu PIN.
Circle K Polska / Circle K Polska. W ramach międzynarodowego porozumienia Routex. 	Około 900 stacji w Polsce.	Dokonywanie transakcji z odroczonym terminem płatności. Karta służy do regulowania należności za paliwa, oleje, myjnie, akcesoria samochodowe i inne artykuły dostępne na stacji. Opłaty drogowe, m.in. za autostrady. Umożliwia uzyskanie niższych kosztów serwisu, do którego Circle K ułatwia dostęp.	Dostęp do intuicyjnej platformy na stronie www.CircleK.pl, do zarządzania płatnościami za przejazdy drogami płatnymi oraz tankowanie. Możliwość ustawiania przez właściciela karty limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych) na zakup paliwa przez kierowców oraz wyboru dostępnych produktów i usług. Może on sortować koszty według wybranych pojazdów lub działów. Platforma jest bezpieczna, użytkownik każdorazowo proszony jest o weryfikację. Na stronie https://www.circlek.eu/ dostępny jest system do prostego planowania tras (optymalizacja transportu) i przesyłania ich do kierowców.	Faktura zbiorcza na koniec okresu rozliczeniowego. Zestawienie wydatków dostępne na dedykowanej platformie internetowej. Raporty można generować na platformie w plikach CSV, które mogą być integrowane z systemami do zarządzania flotą.	brak	Warunki ustalane indywidualnie. Możliwość ustawiania limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych) na zakup paliwa przez kierowców oraz wyboru dostępnych produktów i usług.	Każdorazowa weryfikacja online oraz konieczność podania kodu PIN.

Emitent/ Nazwa karty	Liczba punktów akceptacji w Polsce/ na świecie	Usługi	Usługi dodatkowe, w tym tankowanie paliw alternatywnych	Rozliczenie płatności	Koszt obsługi	Limity	Zabezpieczenie płatności
Circle K Polska / Circle K Easy Card. W ramach międzynarodowego porozumienia Routex. 	Ponad 380, stacji Circle K.	Dostęp do rabatów na paliwo, myjni oraz zakupów w sklepie, także w ramach programu Circle K EXTRA. Możliwość bezgotówkowego zakupu akumulatorów, części zapasowych, korzystania z prac serwisowych i wszystkich produktów dostępnych w sklepie na stacji paliw.	Możliwość korzystania ze specjalnych ofert i tańszego paliwa oraz uniknięcia skomplikowanych formalności. Kartę można doładować na ponad 250 stacjach bezpośrednio przed dokonaniem zakupu lub przelewem na konto – Circle K nie wymaga minimalnej wartości wpłaty, dając użytkownikom pełną dowolność form i kwot płatności. Dostęp do intuicyjnej platformy na stronie www.CircleK.pl do zarządzania płatnościami za przejazd drogami płatnymi oraz tankowaniem. Możliwość ustawiania przez właściciela karty limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych) na zakup paliwa przez kierowców oraz wyboru dostępnych produktów i usług. Koszty może on sortować według wybranych pojazdów lub działów. Platforma online jest w pełni bezpieczna, a użytkownik każdorazowo proszony jest o weryfikację. Na stronie https://www.circlek.eu/ dostępny jest system do planowania tras (optymalizacja transportu) i przesyłania ich do kierowców.	Jedna zbiorcza faktura w miesiącu. Możliwość przypisania karty do numeru rejestracyjnego ułatwia rozliczenie VAT.	brak	Warunki ustalane indywidualnie. Możliwości dowolnych limitów kwotowych (dziennych, tygodniowych lub miesięcznych), wprowadzenie ograniczeń produktowych.	Każdorazowa weryfikacja online oraz konieczność podania kodu PIN.
DKV Mobility / DKV Card 	5 tys./220 tys. 213 tys. klientów, ponad 5,1 mln kart i urządzeń pokładowych.	Od tankowania i ładowania, rozliczania opłat drogowych i zwrotu podatku VAT; po pomoc drogową, naprawy, zakup opon, parkingi, myjnie, warsztaty ect. – wszystko co potrzebne do zarządzania flotą osobowa lub ciężarową.	Szerokie spektrum usług dzięki współpracy z 250 tys. partnerów w 45 krajach, od usług finansowych i prawnych po własną platformę telematyczna DKV Live. Wyspecjalizowane serwisy cyfrowe wspierające zarządzanie flotą: od wyszukiwarek stacji i punktów ładowania, kalkulatorów opłat drogowych, po zaawansowaną telematykę zintegrowaną z mapą, tachografem i giełdami ładunków. Ponad 200 tys. punktów ładowania pojazdów elektrycznych w Europie/ponad 700 w Polsce. Dedykowana karta DKV CARD +Charge i aplikacja DKV APP +CHARGE pozwalająca zlokalizować ładowarki. Przeszło 275 stacji LNG w Europie, w Polsce współpracuje z siecią Citronex. Aplikacja DKV Maps ułatwia klientom nawigację po stacjach z paliwami alternatywnymi. Integracja urządzenia (EETS) DKV Box Europe z nowym systemem e-TOLL w Polsce. Platforma telematyczna DKV Live integrująca wiele narzędzi i jeden cyfrowy ekosystem. (Patrz też artykuły obok).	Fakturowanie netto, wszystkie usługi rozliczane w jednej fakturze raz lub dwa razy w miesiącu. Fakturowanie elektroniczne dzięki DKV eINVOICING oraz serwis DKV eREPORTING pozwalający kontrolować szczegóły wszystkich transakcji i generować raporty flotowe.	brak	Brak limitów dotyczących minimalnych ilości tankowanego paliwa. Limity odgórne są zależne od zdolności finansowych firm. Klienci mają możliwość indywidualnego ustawiania i zarządzania poziomem limitów na kartach.	System wielopoziomowych zabezpieczeń z możliwością indywidualnej konfiguracji w serwisie DKV COCKPIT. Sprzężenie transakcji kartowych z danymi lokalizacyjnymi pojazdu dla klientów DKV Live. Opcjonalnie stała blokada karty z możliwością zdalnej jej aktywacji na określony czas tankowania.

moya firma 10 lat

Oszczędzaj czas i pieniądze

Wybierz kartę flotową MOYA Firma!

Zeskanuj QR Code
i **POBIERZ JUŻ TERAZ!**

Pobierz w App Store | Pobierz w Google play



Oszczędność
Atrakcyjne rabaty na paliwa, brak ukrytych kosztów i prowizji.

Szybkie płatności
Aktualizacja limitu paliwowego w ciągu kilku minut od dokonania przelewu.

Zasięg
Ponad 350 stacji paliw MOYA, w tym ponad 20 stacji dedykowanych wyłącznie flocie.

Pełna kontrola
Dostęp do raportów transakcji poprzez serwis oraz aplikację mobilną, faktury zbiorcze.

Bezpieczeństwo
Całodobowa infolinia dla klientów flotowych, przeszkolona obsługa stacji.

Personalizacja
Spersonalizowane karty oraz limity zakupowe.

Skontaktuj się z nami! 22 496 00 73 BOK@moyastacja.pl

PRZYGOTUJ SIĘ NA NOWY ROK Z DKV MOBILITY

Mniej plastiku dzięki kartom paliwowym z PET

DKV Mobility, jako pierwszy emitent w branży, wprowadza na rynek przyjazną dla środowiska kartę paliwowo-serwisową wykonaną z przetworzonego tworzywa PET. Taki „plastik" wykonany jest w 90% z materiałów pochodzących z recyklingu i jest dzięki temu 42% bardziej przyjazny dla środowiska niż tradycyjna karta produkowana z PCW. Nowe karty DKV pomyślnie przeszły wszystkie wymagane testy jakości w zakresie odporności na ciepło i zginanie. Będą wydawane od lutego 2022 r. Przejście na eko-karty jest zgodne ze strategią „Lead in Green" operatora, która ma wspierać i stymulować zmiany w transporcie na rzecz efektywnej i zrównoważonej przyszłości. DKV Mobility dąży do tego, aby do 2023 r. stać się firmą pozytywną dla klimatu i wspierać swoich klientów w zmniejszaniu intensywności emisji CO_2 ich flot o 30% do 2030 r. w porównaniu z rokiem bazowym 2019.

Nowa cyfrowa winieta w Słowenii

Cyfrowa winieta zastąpiła nalepkę opłat drogowych na Bałkanach. Jest obowiązkowa dla pojazdów do 3,5 t DMC poruszających się po słoweńskich autostradach i drogach ekspresowych. Elektroniczne winiety roczne można nabyć od 1 grudnia 2021 r., a tygodniowe i miesięczne cyfrowe winiety od 1 lutego 2022 r. Nowy system będzie działać w ten sposób, że numer rejestracyjny pojazdu zostanie zarejestrowany w momencie zakupu winiety, a następnie automatycznie skanowany przez urządzenia monitorujące na trasie. Podobnie jak dotychczas, winietę na Słowenii będzie można opłacać za pośrednictwem DKV Mobility.

Serwis w ponad 1000 punktach TRAVIS

Sieć punktów serwisowych TRAVIS Road Services, dedykowana transportowi ciężkiemu, wynosi obecnie 1062 lokalizacji w dwunastu krajach Europy. Dzięki nawiązaniu współpracy miedzy platformą TRAVIS a DKV Mobility, klienci operatora kart mogą teraz wygodnie korzystać z pełnej palety usług partnera i rozliczać płatności bezgotówkowo. Sporym udogodnieniem jest możliwość rezerwacji online takich usług jak: mycie i czyszczenie ciężarówek oraz cystern, parkingi czy naprawy. Współpraca z TRAVIS rozszerza ogólnoeuropejską sieć akceptacji DKV Mobility w zakresie obsługi pojazdów do 18 tys. punktów.

Smartfonem za paliwo

DKV konsekwentnie rozwija swoją sieć płatności mobilnych w Europie. Dzięki aplikacji APP&GO, klienci operatora mogą teraz płacić za paliwo za pomocą swoich smartfonów bez konieczności wysiadania z auta na stacjach. Ta usługa pozwala nie tylko zaoszczędzić czas podczas tankowania, ale z uwagi na pandemię ma także duży wpływ na bezpieczeństwo i zdrowie kierowców. Obecnie 1400 stacji paliw w sześciu krajach europejskich jest częścią sieci płatności mobilnych DKV. Już niedługo ta usługa ma być również dostępna na stacjach w Polsce.

KK





CORAZ CZĘŚCIEJ NA GAZIE

Z roku na rok na popularności zyskują pojazdy ciężarowe zasilane CNG i LNG. W Polsce, w 2018 r. zarejestrowanych było 20 tego typu ciągników marki IVECO, dziś jest ich 1600. Wzrost popytu na nie uzależniony jest od ilości stacji oferujących CNG i LNG, a także możliwości korzystania z kart flotowych przy zakupie paliwa.

Napęd gazowy opłaca się szczególnie przewoźnikom dalekobieżnym, bo do końca roku 2023 r są zwolnieni z podatku MAUT w Niemczech. Do tego, mimo wzrostu cen, paliwo gazowe nadal jest tańsze od oleju napędowego, natomiast przy spalaniu zużywana jest o 15% mniejsza jego ilość niż w wypadku diesla. Miesięczne oszczędności to około 300-350 euro, a to oznacza że w ciągu 5 lat można zaoszczędzić 20 tys. euro. Koszt zakupu ciągnika napędzanego gazem zwraca się więc szybko, mimo tego, że pojazdy z napędem diesla są do 35% tańsze. Zwrot z inwestycji w ciągnik na gaz, bez uwzględnienia podatku MAUT, wynosi obecnie 38 miesięcy. Jeśli natomiast pojazd pokonuje 130 tys. km rocznie, z czego 40% na drogach niemieckich, zwrot to około 22 miesięcy.

Coraz popularniejsze

Dziś 27% rejestrowanych ciągników w Hiszpanii to ciągniki na gaz. W Polsce, w ciągu 9 pierwszych miesięcy tego roku IVECO zarejestrowało 900 pojazdów gazowych, i to mimo braku wsparcia ze strony rządu. Modeli ciągników jest coraz więcej, chociażby dlatego że producenci pojazdów ciężarowych i autobusów do roku 2025 muszą ograniczyć emisję CO_2 o 25%, a do 2030 – o 30%. Co więcej, przyjęty przez UE pakiet ustaw „Fit for 55" mówi o ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 r. (w stosunku do 1990). Pojazdy zasilane gazem wpisują się w tę strategię: emitują o 99% mniej cząstek stałych od diesli, a ich zasięg nie jest tak ograniczony jak pojazdów elektrycznych. Do tego, klienci reprezentujący marki globalne wymagają, żeby we flotach przewoźników były pojazdy, które obniżą ślad węglowy w łańcuchu dostaw. Są one też cichsze o 4 decybele od diesli, co oznacza że hałas jest o 40% mniejszy. Dodatkowym atutem jest to, że paliwa gazowego nie opłaca się kraść. A ostatecznym argumentem przemawiającym za używaniem gazu jako paliwa jest Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która od 2022 r. nakłada na spółki komunalne obowiązek, aby przy realizacji zadań publicznych przynajmniej 10% floty było zasilanej gazem ziemnym lub energią elektryczną. W 2025 r. takich pojazdów ma być 30%. Należy więc przewidywać, że w dłuższej perspektywie czasowej pojazdy na gaz na dobre zagoszczą na naszych drogach.

> Pojazdy zasilane gazem emitują o 99% mniej cząstek stałych od diesli, a ich zasięg nie jest tak ograniczony jak pojazdów elektrycznych.

Coraz większa dostępność infrastruktury

Przez lata przewoźników do zakupu ciągników na gaz zniechęcał brak infrastruktury do tankowania. W 2018 r. w Europie mieliśmy zaledwie 200 stacji tankowania LNG, w Polsce tylko jedną w Śremie. Obecnie w Europie mamy 4 tys. stacji CNG i 450 stacji LNG. W Polsce są to 23 stacje tankowania sprężonego gazu ziemnego, które w większości należą do Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa oraz 16 stacji tankowania LNG (skroplonego gazu ziemnego), a 10 jest w budowie. Z czasem będzie ich znacznie więcej, chociażby ze względu na Dyrektywę 2014/9, która mówi że w 2025 r. wszystkie państwa członkowskie muszą wybudować infrastrukturę do tankowania paliw alternatywnych, w tym CNG i LNG, wzdłuż transeuropejskich korytarzy komunikacyjnych.

Przewoźnicy kupując gaz już dziś mogą korzystać z kart flotowych. Firmą, która w swojej ofercie udostępnia płacenie kartą za LNG i CNG jest On Turtle. Z kartą Diesel Card można tankować LNG i CLG na 918 stacjach we Francji, na 910 w Hiszpanii i 94 w Belgii. Dzięki niej można również zapłacić w 28 krajach za diesla i takie usługi, jak opłaty drogowe, za promy, tunele, pociągi, mosty, parkingi, nocleg, posiłki w restauracjach, a nawet opłacić mandaty i wymianę ogumienia. Karta ułatwia też zarządzanie flotą i poprawia jej wydajność dzięki usługom finansowym (specjalne stawki w Hiszpanii, Francji, Belgii, Słowenii i Włoszech). Można też uzyskać pomoc w wypadku kar i sankcji, czy ubezpieczenia. Te inteligentne rozwiązania z zakresu mobilności pomagają w zwiększeniu efektywności floty, przede wszystkim dzięki komplementarnej i spersonalizowanej ofercie usług.

EH



Karty MOYA Firma honorowane są na każdej z ponad 350 stacji MOYA w całej Polsce. W sieci MOYA znajduje się także wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych

PROGRAM FLOTOWY MOYA FIRMA MA JUŻ 10 LAT!

Rozwój oferty flotowej jest jednym z priorytetów dla spółki Anwim – właściciela i operatora ogólnopolskiej sieci stacji paliw MOYA. W tym roku ma miejsce jubileusz dziesięciolecia istnienia na rynku kart MOYA firma. Program flotowy, oferujący karty paliwowe i aplikację mobilną, na przestrzeni minionej dekady stał się atrakcyjną propozycją dla firm transportowych i logistycznych różnych wielkości, skutecznie uzyskując istotną część polskiego rynku kart paliwowych.

MOYA Firma to rozwiązanie ściśle dostosowane do wymagań firm – ich wielkości, liczby i rodzajów pojazdów, a także ilości tankowanego paliwa. Ponieważ oczekiwania klientów w zakresie obsługi i oferowanych na stacjach usług rosną, jednym z dodatkowych rozwiązań w ramach kart paliwowych MOYA Firma jest aplikacja mobilna. Za atrakcyjną ofertą, która zyskuje coraz więcej użytkowników, stoi 10 lat doświadczeń na rynku.

Wspólna droga do sukcesu

– Wprowadzenie na rynek kart paliwowych było naturalnym krokiem w rozwoju oferty sieci stacji paliw MOYA. Konsekwentnie rozwijaliśmy program flotowy i dynamicznie zdobywaliśmy nowych klientów. Istotne znaczenie miał wzrost liczebności stacji paliw MOYA, które z czasem stały się dostępne przy większości dróg krajowych – mówi Paweł Grzywaczewski, członek zarządu Anwim S.A.

Program flotowy MOYA Firma rozwijał się wraz z polskim rynkiem transportowym, który dziś jest europejską potęgą.

– MOYA Firma początkowo oferowała jedynie karty paliwowe, które uprawniały użytkowników do bezgotówkowego tankowania oraz rabatów na paliwo. Zakres usług był wzbogacany w wyniku bliskiej współpracy z klientami – firmami transportowymi. Rozwiązanie było coraz lepiej dostosowywane do potrzeb poszczególnych grup użytkowników – zarówno mikroflot, jak i firm dysponujących potężnymi parkami samochodowymi – dodaje Paweł Grzywaczewski.

MOYA Firma to rozwiązanie ściśle dostosowane do wymagań firm – ich wielkości, liczby i rodzajów pojazdów, a także ilości tankowanego paliwa. Za atrakcyjną ofertą, która zyskuje coraz więcej użytkowników, stoi 10 lat doświadczeń na rynku.

Na przestrzeni dekady oferta MOYA Firma stała się kompleksowa, elastyczna i w pełni skalowalna – w zależności od potrzeb konkretnej firmy. Najważniejszym jej zadaniem jest umożliwienie użytkownikom optymalizacji kosztów poprzez atrakcyjne rabaty na paliwa oraz uproszczenie procesu rozliczania tankowania poprzez wystawianie zbiorczych faktur. Stosowanie kart MOYA Firma ponadto zapewnia pełną kontrolę nad dokonanymi tankowaniami poprzez panel klienta oraz aplikację mobilną. Oferta dla użytkowników kart to również możliwość bezpłatnego ubezpieczenia każdego użytkownika karty paliwowej – pakiet NNW to kolejna forma oszczędności dla pracodawcy.

Rozliczenia – pod pełną kontrolą

– Menedżerowie flot doceniają kwestie związane z rozliczeniami za usługi. Karta

SIEĆ STACJI PALIW MOYA

- Stacje paliw MOYA obecne są we wszystkich województwach przy głównych trasach tranzytowych, drogach lokalnych i w miastach. Oferują najwyższej jakości paliwa: benzynę 95, 98, LPG oraz olej napędowy w wersji standardowej oraz premium – ON MOYA Power. Kierowcy pojazdów ciężarowych i dostawczych mają do dyspozycji dystrybutory zapewniające szybkie tankowanie paliw oraz dostęp do coraz popularniejszego płynu AdBlue.
- Dla klientów flotowych ciekawą propozycją jest program MOYA Firma, dzięki któremu możliwe jest dokonywanie płatności bezgotówkowych. Aplikacja mobilna MOYA Firma daje możliwość efektywnego zarządzania flotami samochodowymi.
- Część stacji MOYA wyposażona jest dodatkowo w parkingi dla samochodów ciężarowych, myjnie, kompresory czy odkurzacze.
- Stacje działające w ramach sieci spełniają najwyższe standardy obsługi i jakości. Wszystkie paliwa oferowane na stacjach MOYA są zgodne z wymogami aktualnych norm dotyczących jakości paliwa oraz obowiązującym rozporządzeniem w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych.
- Gwarancją jakości paliw na stacjach w barwach MOYA jest niezależny program badania paliw – TankQ.

MOYA Firma umożliwia optymalny dla każdej firmy sposób rozliczenia tankowania, oferuje atrakcyjne warunki handlowe, zbiorcze fakturowanie i raportowanie za ustalone okresy. Bardzo istotnym uzupełnieniem programu MOYA Firma jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą – wyjaśnia Paweł Grzywaczewski.

Aplikacja oferuje dwa profile funkcjonowania. Profil właściciela pozwala na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem procesu tankowanych pojazdów. Użytkownik ma wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez użycia fizycznej karty MOYA Firma na wszystkich stacjach sieci (obsługowych, samoobsługowych i automatycznych). Oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji MOYA.

Coraz większy zasięg – także zagranicą

Oferta MOYA Firma jest elastyczna i komfortowa – dostosowana do zróżnicowanego grona odbiorców. Karty MOYA Firma honorowane są na każdej z ponad 350 stacji MOYA w całej Polsce. W sieci MOYA znajduje się także wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych. Ich oferta skierowana jest wyłącznie do obsługi klientów flotowych. Tankowanie na stacjach automatycznych odbywa się błyskawicznie, a płatność za paliwo dokonywana jest w zewnętrznym terminalu.

W ostatnim czasie Anwim S.A., operator sieci stacji paliw MOYA, podpisał umowę warunkową na akwizycję holenderskiej spółki The Fuel Company Holding BV (dalej: TFC), emitenta i operatora kart paliwowych TFC. Karty TFC akceptowane są na ponad 8 tys. stacjach, w 18 krajach Europy. Celem zakupu tej spółki przez Anwim S.A. jest zaoferowanie użytkownikom programu flotowego MOYA Firma możliwości tankowania w całej Europie, rozliczenie opłat drogowych oraz szybki i prosty zwrot podatku VAT i akcyzy za zakupione zagranicą paliwo.

– Pozyskanie spółki The Fuel Company Holding BV pozwoli Anwim S.A. znacznie zwiększyć zasięg i poszerzyć katalog usług dla klientów flotowych. Dzięki temu nasza oferta będzie bardziej kompleksowa i atrakcyjna dla obecnych użytkowników programu MOYA Firma, którzy świadczą usługi transportowe także poza granicami kraju. Liczymy też, że dzięki przejęciu TFC znacznie przyspieszymy pozyskiwanie nowych klientów i tym samym znacznie zwiększymy nasze udziały na krajowym rynku flotowym. Oczywiście, będziemy nadal rozwijać ofertę TFC i zwiększać sprzedaż w całej Europie. Mamy w tym zakresie naprawdę duże ambicje. Akwizycja firmy The Fuel Company Holding BV z pewnością jest kolejnym kamieniem milowym w rozwoju Anwim S.A. – uważa Paweł Grzywaczewski.

Plany na przyszłość

Plany rozwoju oferty MOYA Firma zakładają wprowadzenie szeregu nowych możliwości, rozwiązań oraz narzędzi, które usprawnią zarządzanie flotą samochodową, ale również pozwolą jeszcze bardziej zoptymalizować wydatki.

– Obecnie w dziale kart flotowych MOYA Firma realizujemy duże projekty rozwojowe, wspomagające sprzedaż oraz inwestycje w modernizację systemów CRM i ERP. Duży nacisk kładziemy na dalszy rozwój aplikacji mobilnej. Dążymy do tego, by była ona jak najbardziej funkcjonalna, intuicyjna i przyjazna dla użytkowników, czyli kierowców i osób zarządzających flotą pojazdów lub właścicieli firm transportowych. Dlatego ostatnio wprowadziliśmy funkcjonalność NFC, która pozwala na szybkie i wygodne płatności zbliżeniowe telefonem. Opcja ta dostępna jest po aktualizacji androidowej wersji aplikacji MOYA Firma dla telefonów z modułem NFC – mówi Paweł Grzywaczewski.

Co do rozszerzania samej oferty, należy podkreślić, że otwierane są kolejne stacje automatyczne – przeznaczone dla klientów flotowych. Lokalizowane są one zarówno w dużych aglomeracjach miejskich, jak i przy ważnych szlakach transportowych – w miejscach, strategicznych z punktu widzenia krajowej i międzynarodowej logistyki.

MOYA Firma – elastyczna propozycja dla każdej floty

Oferta MOYA Firma jest elastyczna i komfortowa, dostosowana do zróżnicowanego grona odbiorców. Jako jedyna sieć w kraju ma w swojej ofercie trzy rodzaje stacji. Tradycyjne, czyli z wielobranżowym sklepem i Caffe MOYA, następnie automatyczne – dostosowane do obsługi flot, a także samoobsługowe: MOYA express – z ofertą dla klientów detalicznych i biznesowych. Sieć jest także liderem, jeżeli chodzi o tempo rozwoju. Na koniec ubiegłego roku otwarto trzechsetną stację w granatowo-czerwonych barwach MOYA. Do końca tego roku będzie ich około 360, a w 2024 roku – aż 500 punktów z logo MOYA w całej Polsce.



MOYA Firma początkowo oferowała jedynie karty paliwowe, które uprawniały użytkowników do bezgotówkowego tankowania oraz rabatów na paliwo. Zakres usług był wzbogacany w wyniku bliskiej współpracy z klientami – firmami transportowymi



Jedno z centrów dystrybucyjnych Jeronimo Martins Polska zostało wyposażone w trzyosiowe naczepy chłodnicze Chereau z najnowszymi agregatami Thermo King Advancer. Oczekuje się od nich znacznie mniejszego zużycia paliwa, niż w urządzeniach poprzedniej generacji, i cichej pracy ułatwiającej poranne dostawy

NOWE NACZEPY CHŁODNICZE DLA JERONIMO MARTINS POLSKA

Sieć detaliczna Biedronka, należąca do portugalskiej grupy Jeronimo Martins, działa w Polsce od ponad 25 lat. W tym czasie umiejętnie ulokowała w ok. 1,1 tys. miejscowości ponad 3 tys. sklepów: zarazem blisko klientów i z dogodnym dostępem dla zaopatrzenia. Jest to wielkie przedsięwzięcie logistyczne. Każdego dnia pojazdy uzupełniające towar w sklepach pod szyldem z uśmiechniętą biedronką pokonują ponad 400 tys. km, wykonując z 16 centrów dystrybucyjnych 3 tys. kursów, przewożąc 85 tys. palet z ładunkiem.

Jeronimo Martins Polska korzysta z wynajmowanego transportu, wiążąc go zoptymalizowanym systemem dostaw. Wymaga od partnerów pojazdów nowoczesnych i ekologicznych; w tym ostatnim pojęciu mieści się także jak największa pojemność paletowa, by ograniczyć do minimum liczbę dostaw. Dlatego w skład floty obsługującej sieć wchodzą zestawy naczepowe. Najbardziej wpadają w oko te z naczepami dwuosiowymi, ale w wielu lokalizacjach jest możliwy także rozładunek naczep trzyosiowych. Właścicielem wszystkich naczep jest firma użyczająca je przewoźnikom na zlecenie Jeronimo Martins Polska. Zaletą takiego schematu organizacyjnego jest m.in. stały nadzór nad stanem technicznym pojazdów.

Ponad 300 nowych naczep

Poprzedni rok wykazał logistykom, że rynek detaliczny, wydawałoby się poukładany i stabilny, może przynieść wszelkie niespodzianki, łącznie ze podwojeniem popytu na niektóre produkty dosłownie z dnia na dzień. Na takie sytuacje trzeba się przygotować, dysponując pojazdami, które nie zawiodą w potrzebie. Stąd kolejne zamówienie na ponad 300 nowych naczep chłodniczych dla JMP. Kontrakt jest finansowany przez firmę Petit Forestier, natomiast generalnym wykonawcą jest TT-Thermo King.

Zamówienie dotyczy mniej więcej po równo naczep dwu- i trzyosiowych. Dostawcą wszystkich jest firma Chereau, której pojazdy po raz pierwszy pojawiają się we flocie obsługującej Biedronkę. Francuski producent uznał, że nie może dłużej stać na uboczu tak dużego rynku jak polski. Marka jest tu oczywiście dobrze znana, ale o kontrakcie na taką skalę nie było dotąd mowy. Może miała na to wpływ konstrukcja jej pojazdów, z nadwoziami z poszyciem laminatowym, podczas gdy nasi przewoźnicy stali raczej po stronie chłodni stalowych. Francuzi, podobnie jak rynki południowej Europy, trzymają się technologii laminatowej, podkreślając walory izolacyjne ścian składających się z jednolitych paneli i łatwość usuwania uszkodzeń mechanicznych. W przypadku Chereau liczą się także wysoka jakość wykonania i wiele dobrze przemyślanych detali, dzięki którym naczepy są mniej podatne na usterki wyłączające je z ruchu.

Specyfikację naczep dopasowano do potrzeb zgodnie z sugestiami specjalistów Jeronimo Martins Polska i Petit Forestier. Mają one m.in. ściany zabudowy zabezpieczone przed uszkodzeniem przy przeładunku za pomocą trzech wzdłużnych listew aluminiowych oraz oprogramowanie sterownika agregatu dobrane do towarów i harmonogramów dostaw w Biedronce. Wszystkie są wyposażone w 2,5-tonowe windy załadunkowe, w dłuższych naczepach z platformami składanymi pod podłogę, w pozostałych parkowanymi pionowo za tylną ścianą.

Partner w kontrakcie

Jest nim firma TT-Thermo King, kompleksowo przygotowując naczepy dla klienta. Obejmuje to zarówno montaż agregatów chłodniczych, jak i wind. Większość pojazdów ma sprawdzone agregaty SLXi-300, ale opracowano także specjalną „VIP-owską" serię 15 pojazdów trzyosiowych wyposażonych w urządzenia najnowszej generacji Advancer A-400. Dzięki bezpośredniemu sprzężeniu silnika ze sprężarką oraz elektrycznemu przeniesieniu napędu na wentylatory pracują one znacznie wydajniej i bardziej precyzyjnie utrzymują temperaturę. W porównaniu do średniej na rynku, agregaty Thermo King Advancer zapewniają nawet o 30% większą oszczędność zużycia paliwa i o 40% szybciej osiągają temperaturę docelową. W przypadku A-400 użytkownicy mają pełną przejrzystość poziomów i zużycia paliwa przez agregat. Dane o zużyciu paliwa są łatwo dostępne – rejestrowane, wyświetlane i udostępniane zdalnie za pośrednictwem łączności telematycznej, która z kolei oferowana jest przez Thermo King na dwa lata w cenie zakupu agregatu. Agregaty Advancer są także zdecydowanie cichsze i wymagają mniej obsługi.

Na linii produkcyjnej agregatów Advancer w fabryce Thermo King w Galway (Irlandia) zmniejszono zużycie energii w procesach produkcyjnych o 60%, dzięki czemu jako pierwsza w kraju i jedna z pierwszych w Europie, otrzymała ona certyfikat ISO 14064-1 (neutralność śladu węglowego) od Irlandzkiego Krajowego Urzędu Normalizacyjnego (NSAI). Wyróżnienie to odzwierciedla drogę Thermo King do realizacji zobowiązań klimatycznych firmy Trane Technologies, w tym dotyczącego redukcji śladu węglowego o jedną gigatonę CO_2 do roku 2030.



Agregaty chłodnicze nowej generacji Thermo King (w tym przypadku typu A-400) wyróżniają się bezpośrednim przeniesieniem napędu z silnika wysokoprężnego na sprężarkę czynnika i generator, który zasila wentylatory umożliwiając regulację przepływu powietrza w zabudowie

Dwa warianty naczep

Naczepy serii VIP zamykane są elektrycznie uruchamianą roletą składającą się nad dachem, wg autorskiej koncepcji Chereau Smartopen-C. Podstawową zaletą jest mniejsze ryzyko uszkodzenia jej kontenerami izotermicznymi przy załadunku wózkiem widłowym, zyskuje się ok. 5 cm wysokości we wnętrzu. Są też inne: roleta zasuwa się w ciągu 10 s, znacznie szybciej, niż trwa zamknięcie drzwi 2-skrzydłowych i przy mniejszym napływie ciepłego powietrza z zewnątrz. W porównaniu z tradycyjną roletą jest cichsza, a przy tym całkowicie bezpieczna. Fotokomórka chroni przed przypadkowym przycięciem wózka widłowego czy kierowcy zamykającego naczepę; lampka kontrolna na przednim słupku, widoczna w lusterku wstecznym, ostrzega przed odjechaniem z niezasuniętą roletą. I

DLACZEGO FIRMY TRANSPORTOWE LUBIĄ LEASING

Najbardziej popularną formą finansowania w przypadku przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym jest leasing operacyjny. Dotyczy to również pojazdów używanych. Co decyduje o tym, że firmy preferują leasing? – odpowiedzi udzielają przedsiębiorcy w badaniu MAN Financial Services.

W listopadzie 2021 r. MAN Financial Services przeprowadził badanie na losowo wybranej grupie firm. Odpowiedzi udzielali decydenci i top managerowie w przedsiębiorstwach, które w ciągu ostatnich 12 miesięcy dokonały zakupu nowych samochodów ciężarowych.

– Najpopularniejszą formą finansowania pojazdów był wśród badanych leasing operacyjny, który może przyjąć dwie główne formy: finansowania całego pojazdu i wykupienia go na koniec umowy za niską ostatnią ratę oraz leasingu z rynkową wartością końcową, niższymi miesięcznymi ratami i możliwością zwrotu pojazdu na zakończenie kontraktu. – mówi Piotr Suwała, kierownik sprzedaży w MAN Financial Services.

Pierwsze rozwiązanie wybierają przede wszystkim firmy, którym zależy na rozbudowie własnej floty – chcą przejąć pojazd na własność i dalej go eksploatować. Według nich leasing ten daje duże możliwości konfiguracji pod względem kluczowych parametrów, takich jak wpłata wstępna, okres umowy, wartość wykupu. W ten sposób można uzyskać preferowaną wysokość rat lub zakładaną wartość wykupu.

Niektóre z firm, choć jest ich mniej, decydują się na leasing operacyjny z rynkową wartością końcową, ale z niższymi miesięcznymi ratami. Za takim rozwiązaniem przemawiają nie tylko niższe niż w leasingu z niskim wykupem raty, ale i możliwość rozłożenia na kolejne raty pozostałej do spłaty wartości pojazdu lub oddania go na zakończenie umowy.

Obydwiema formami leasingu można sfinansować także używane pojazdy.

– W MAN Financial Services oferta i proponowane rozwiązania dla kilkuletnich samochodów są takie, jak w przypadku nowych pojazdów marki MAN. Leasing używanych ciężarówek przekona przede wszystkim klientów, dla których ważne są jak najniższe raty. I rzeczywiście, miesięczne obciążenia są odczuwalnie niższe niż przy nowych pojazdach. Dodatkowo w okresie zahamowania produkcji nowych modeli, samochody używane stają się naturalnym wyborem każdego przedsiębiorcy. – wyjaśnia Piotr Suwała.

Leasing, na którym bazuje oferta MAN Financial Services, jako najkorzystniejszy dla przedsiębiorców sposób finansowania pojazdów w firmie, jest częściej wybierany niż gotówka czy kredyt. *– Z punktu widzenia leasingobiorcy do najważniejszych korzyści oferty leasingu operacyjnego MAN FS należą nie tylko aspekty finansowe, takie jak raty w rozsądnej wysokości, brak dodatkowych kosztów czy elastyczny okres finansowania, od 24 do 60 miesięcy. Kolejne atuty to możliwość załatwienia wszystkich formalności w jednym miejscu, czyli tzw. One stop shopping, szybkie i proste procedury, a także kompleksowa obsługa dedykowanego opiekuna MAN Financial Services.* – wymienia Piotr Suwała z MAN FS. I



Największym obiektem oddanym do użytku w 2021 r. był BTS dla firmy Amazon w Świebodzinie o powierzchni ponad 200 tys. m²

ROZGRZANY JAK NIGDY DOTĄD

Sektor logistyczny po trzech pierwszych kwartałach stanowi blisko połowę całkowitego wolumenu transakcji na rynku inwestycyjnym w Polsce. Obecnie w budowie znajduje się największa w historii podaż nowej powierzchni, a popyt zmierza do pobicia rekordu na koniec roku. W kolejce po wynajęte obiekty ustawiają się inwestorzy z całego świata. To i jeszcze więcej można znaleźć w najnowszym raporcie firmy doradczej Savills.

– Gospodarka znajduje się na ścieżce stopniowego powrotu do kondycji sprzed pandemii, co stwarza solidne podstawy do dalszego dynamicznego rozwoju rynku magazynowego. W sierpniu w Polsce odnotowano ponad 10-procentowy wzrost produkcji przemysłowej, a w październiku blisko 7-procentowy wzrost sprzedaży detalicznej r/r. Jeszcze silniejszego impulsu dla logistyki dostarcza sektor e-commerce. Udział kanału online w sprzedaży ogółem wzrósł obecnie do niemal 9% z około 5% notowanych na początku 2020 r. – zauważa Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, dyrektorka Industrial Services Hub w Savills.

Padają kolejne rekordy

Zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej i przemysłowej w Polsce przekroczyły na koniec września 23 mln m², wzbogacając się w 2021 r. o ponad 2,26 mln m². Najwięcej nowej powierzchni wybudowano w Polsce Zachodniej i na Górnym Śląsku. Największym obiektem oddanym do użytku był BTS dla firmy Amazon w Świebodzinie o powierzchni ponad 200 tys. m² – jest to drugie pod względem wielkości centrum logistyczne firmy zlokalizowane w Polsce.

Na koniec września 2021 r. w budowie pozostawało najwięcej nowej powierzchni w historii rynku magazynowego w Polsce. Po raz pierwszy, i to zdecydowanie, przekroczony został próg 3 mln m². Obecnie deweloperzy pracują nad dostarczeniem na rynek blisko 3,75 mln m² nowej powierzchni magazynowej i przemysłowej. Niemal 45% z niej jest już wynajęta.

Według Savills, rosnąca podaż jest odpowiedzią na utrzymujący się na wysokim poziomie popyt na rynku najmu. Blisko 4,9 mln m² wynajęte w ciągu trzech pierwszych kwartałów daje nadzieję na przekroczenie poziomu 6 mln na koniec 2021 r. i pobicia kolejnego rekordu. Największą umowę najmu podpisała firma DHL wynajmując 109 tys. m², dla której Panattoni wybudowało obiekt typu BTS w Żernikach pod Poznaniem.

Czynsze powoli rosną

W wyniku wysokiego popytu średnia stopa pustostanów spadała z 6,5% odnotowanych pod koniec 2020 r., do 4,7% na koniec września 2021 r. Czynsze bazowe zaczynają przejawiać pierwsze oznaki wzrostów, ale na koniec trzeciego kwartału pozostawały jeszcze stabilne i średnio dla całego kraju wahały się od 2,70 do 4,40 euro/m²/m-c za moduły wielkopowierzchniowe oraz sięgały 5,50 euro/m²/m-c w przypadku małych modułów (SBU) w najdroższych lokalizacjach w Warszawie.

W raporcie *Market in Minutes* Savilis podaje, że sektor logistyczny po trzech pierwszych kwartałach stanowi blisko połowę całkowitego wolumenu transakcji inwestycyjnych na rynku nieruchomości komercyjnych (1,7 mld euro). Sam trzeci kwartał był dla magazynów najlepszy pod względem całkowitej wartości transakcji (808 mln euro) od pierwszego kwartału 2020 r.

Na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy stopy kapitalizacji dla najlepszych obiektów magazynowych spadły z 6% do 4,5%. Analitycy Savills prognozują, że w przyszłości, spowolnienie tempa kompresji stóp kapitalizacji, w połączeniu ze wzrostem cen gruntów i kosztów budowy, może dać podstawy do regularnego wzrostu czynszów na przestrzeni kilku kolejnych lat.

– Apetyt inwestorów pozostaje wysoki i sprzyja popularyzacji struktury forward purchase, która wobec wciąż obserwowanego niedoboru nowej podaży, dla wielu z nich jest często jedyną szansą na zbudowanie znaczącego portfela aktywów logistycznych. Pomimo rekordowych poziomów stóp kapitalizacji, pod względem których najlepsze nieruchomości magazynowe zrównują się z projektami biurowymi, wciąż pozostają one o ok. 100 punktów bazowych wyższe niż w Europie Zachodniej, co podtrzymuje strumień międzynarodowego kapitału płynący do Polski – podsumowuje John Palmer, dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills.

> Zgodnie z danymi Savills, zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej i przemysłowej w Polsce przekroczyły na koniec września 23 mln m².



NA FALI WZROSTU

Rynek magazynowy odnotował spektakularne wzrosty na przestrzeni ostatnich dwóch lat, stając się wielkim wygranym czasu pandemii COVID-19 i nadal nie zwalnia tempa. Eksperci Colliers przygotowali zestawienie najważniejszych, ich zdaniem, wydarzeń w mijającym roku, a także prognozy na 2022 r.

Najważniejsze wydarzenia w 2021 roku

1. Rok rekordów

To był rok pod znakiem doskonałych wyników po stronie popytu i podaży. Ilość powierzchni w budowie przekroczyła 3,6 mln m^2 – najlepszy wynik w historii. W III kw. nowa podaż przekroczyła granicę 1 mln m^2, tym samym całkowite zasoby rynku osiągnęły poziom 23 mln m^2. Pomimo wysokiego wolumenu nowej podaży dostępna powierzchnia cieszyła się dużym zainteresowaniem najemców i stopa pustostanów nie przekroczyła poziomu 5%.

2. Rozwój rynków wschodzących

Dwa z rynków wschodzących przekroczyły barierę 1 mln m^2 całkowitych zasobów powierzchni przemysłowo-logistycznej: Trójmiasto i Zachód. Regionem magazynowym będącym blisko tej granicy jest Szczecin, którego podaż wynosi ok. 900 tys. m^2, a kolejnych 200 tys. m^2 jest w budowie.

3. E-commerce napędza rynek

Jednym z ważniejszych akceleratorów rozwoju rynku magazynowego są usługi e-commerce. Na przełomie września oraz października AliExpress otworzył pierwsze centrum logistyczne w Polsce w Panattoni Park Łódź West. Natomiast w Świebodzinie otwarto kolejne centrum dystrybucyjne firmy Amazon (drugi największy obiekt logistyczny w Polsce). Udział umów najemców z sektora e-commerce w 2021 r. w popycie brutto wyniósł niemal 20%.

4. Last mile logistics

Rozwój e-commerce wiąże się z rozwojem usług kurierskich. W 2021 r. znacznie wzrosła liczba operatorów logistycznych sieci automatów paczkowych. Pierwsze postawiła firma Allegro, która dokonała też zakupu firmy X-press Couriers specjalizującej się w dostawach *same day delivery*. Firmy kurierskie zainteresowane są szczególnie obiektami typu *last mile logistics*, zlokalizowanymi blisko aglomeracji miejskich. Deweloperzy dostarczają ich coraz więcej.

5. Magazyny jako bezpieczna inwestycja

Spośród rynków nieruchomości komercyjnych rynek magazynowy najmniej odczuł negatywne skutki pandemii COVID-19 i w 2021 r. cieszył się największym zainteresowaniem inwestorów, którzy przeprowadzili kilka spektakularnych transakcji. Największe to: zakup nieruchomości przez Ares Management Corporation od Panattoni (300 tys. m^2), REINO-IO od AEW (200 tys. m^2) oraz EQT Exeter od Tristan Capital Partners i White Star Real Estate (160 tys. m^2).

Prognozy na 2022 rok

1. 25 milionów w 6 miesięcy

Wysoki wolumen nowej podaży oraz popytu wskazuje, że w 2022 r. rynek magazynowy będzie kontynuował dynamiczny rozwój, a zainteresowanie najemców nieruchomościami przemysłowo-logistycznymi nie będzie słabnąć. Przewiduje się, że w ciągu pół roku całkowite zasoby powierzchni przekroczą granicę 25 mln m^2.

2. Dalszy rozwój e-commerce

Udział w popycie brutto firm z sektora e-commerce utrzyma się na wysokim poziomie. Dynamiczny rozwój czeka usługi kurierskie – na rynku będzie pojawiać się większa liczba automatów paczkowych należących do nowych operatorów logistycznych. Na popularności zyska również koncept *dark store*, czyli centrów dystrybucji i przygotowywania zamówień dla e-commerce – ściśle powiązany z rynkiem magazynowym.

3. Firmy stawiają na nearshoring

Na rozwój rynku nieruchomości przemysłowych i logistycznych wpłynie również *nearshoring*, gdyż wiele zagranicznych firm skraca łańcuch dostaw i swoje zakłady lokuje bliżej rynku zbytu. W dużej mierze związane jest to z pandemią COVID-19, która spowodowała, że niektóre z łańcuchów dostaw zostały całkowicie wstrzymane.

4. Magazyny coraz wyższe i coraz bardziej ekologiczne

Coraz więcej będzie budowanych magazynów w standardzie wysokościowym 12 metrów i będą one coraz bardziej „zielone", gdyż deweloperzy przywiązują dużą wagę do ekologicznych rozwiązań. W Polsce, co prawda, nie ma jeszcze żadnego obiektu magazynowego certyfikowanego metodą BREEAM na najwyższym poziomie (Outstanding), są już natomiast budynki certyfikowane na poziomie Excellent.

5. Nowi gracze na rynku

Dobra koniunktura na rynku magazynowym w Polsce przyciąga inwestorów i deweloperów. Od początku pandemii pojawiło się kilku nowych graczy, którzy obecnie budują pierwsze obiekty przemysłowo-logistyczne, a na 2022 r. zapowiadają dalszą ekspansję. Możemy spodziewać się także dalszego rozwoju zainteresowania obiektami magazynowymi wśród podmiotów zaangażowanych dotychczas w inwestowanie w inne rodzaje nieruchomości komercyjnych.



Fot. MAN

W przypadku zagranicznych przewozów likwidacja delegacji wymuszona jest przepisami Pakietu Mobilności, które świadczą, iż składnik ten nie stanowi elementu zagranicznych płac minimalnych, które mają obowiązywać od lutego 2022 r. w każdym kraju UE dla większości operacji transportowych

WZROSTY KOSZTÓW WYNAGRODZENIA KIEROWCÓW W 2022 ROKU

Ostatnie miesiące w transporcie drogowym są chyba najbardziej burzliwym okresem dla polskich przewoźników w ostatniej dekadzie. Dzieje się tak nie tylko z powodu przedłużającej się pandemii COVID-19, czy wzrostu kosztów paliwa. Sen z powiek spędza nam również szereg zmian w przepisach, które mają wejść w życie w przyszłym roku.

Jest ich tyle, że ciężko sobie przywołać w pamięci podobną sytuację z przeszłości. Wystarczy wspomnieć o określonym w Pakiecie Mobilności zwiększeniu funkcjonalności systemu IMI, przez który trzeba będzie zgłaszać każdego kierowcę zagranicznego do wszystkich krajów wspólnotowych, w których będzie wykonywał przewozy drogowe, czy uruchomieniu Europejskiego Urzędu Pracy ELA. Do tego w przepisach krajowych musimy zmierzyć się z istotnymi dla firm transportowych zmianami w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, wprowadzeniem nowych przepisów określonych mianem Polskiego Ładu, czy projektem dostosowującym polskie przepisy do unijnych, określonych w Pakiecie Mobilności.

W tym artykule zajmiemy się tymi ostatnimi, które swój początek mają 27 lipca 2021 r. (dalej pierwszy projekt), kiedy to został ogłoszony projekt ustawy zmieniający Ustawę o transporcie drogowym oraz niektóre inne ustawy, w tym Ustawę o czasie pracy kierowców. O zmianach w Ustawie o transporcie drogowym pisaliśmy już w odrębnym artykule, choć należy zauważyć, że od tego czasu pojawił się nowy projekt, który przewiduje nieco mniej drastyczne zmiany – zwłaszcza w kwestii wysokości kar określonych w załącznikach do Ustawy o transporcie drogowym. Przyjrzymy się więc zmianom w Ustawie o czasie pracy kierowców (dalej UoCPK), w tym omówimy sobie jak będzie wyglądało rozliczenie kierowcy w przyszłym roku.

Firmy transportowe w przyszłym roku zmuszone będą walczyć o podwyższenie stawek za frachty oraz będą musiały zmierzyć się z nowymi przepisami, które komplikują rozliczanie czasu pracy kierowców i nie tylko.

Usunięte z zapisów

Na początek powiemy sobie o niektórych propozycjach zmian, które po konsultacjach publicznych zostały usunięte i w nowym projekcie z 25 listopada 2021 r. (dalej nowy projekt), nie znajdziemy już po nich śladu. W pierwszym projekcie, w art. 2., ust. 2) planowano na przykład usunąć z art. 8 UoCPK ust. 2 i 3, który mówi o indywidualnym rozkładzie czasu pracy, umożliwiającym kierowcom ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie, co w takim przypadku nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych. Po konsultacjach publicznych Ministerstwo Infrastruktury planowało przywrócić zapis umożliwiający ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie, lecz z informacją, iż stanowi ten okres pracę w godzinach nadliczbowych. Ostatecznie postanowiono nie wprowadzać zmian w tym zakresie.

Kolejną proponowaną zmianą było dodanie do art. 9 UoCPK, nowego ustępu, który stanowi, iż wynagrodzenie za dyżury nie może zawierać się w wynagrodzeniu minimalnym. Organizacje pozarządo-

we zwróciły jednak uwagę, że w obliczu planowanych wzrostów kosztów przedsiębiorcy, dodawanie kolejnych zapisów mówiących o nowych obciążeniach pracodawców jest nieadekwatne i może zaszkodzić polskiemu transportowi. Wynik jest podobny do opisanego poprzednio i w nowym projekcie nie znajdziemy już takiego zapisu. Bardzo „ciekawą" propozycję możemy też wyszukać w pierwszym projekcie, art. 2., ust. 4), która mówi o obowiązku prowadzenia rozkładów czasu pracy dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy. W trakcie konsultacji publicznych zwrócono uwagę na to, że jest to przepis niemożliwy do wyegzekwowania, ponieważ praca wielu kierowców planowana jest na bieżąco. W odpowiedzi Ministerstwo zaproponowało wprowadzenie rejestrów pracy na okres 2 tygodni, ale w nowym projekcie nie ma już takich zapisów. Budzącą dużo kontrowersji była również propozycja ograniczenia maksymalnej ilości godzin pracy w równoważnym systemie czasu pracy do 10 godzin, co opisuje pierwszy projekt w art. 2, ust. 5 i 14. Podobnie jak we wszystkich przypadkach opisanych w tym akapicie, zapis ten nie występuje już w nowym projekcie.

Nie chcemy jednak poświęcać całego artykułu na to, co zostało usunięte z zapisów ustawy. Warto jednak podkreślić to, że w tym przypadku konsultacje publiczne okazały się skuteczne i to w wielu aspektach. Zajmijmy się teraz najistotniejszymi kwestiami, czyli tym, co znajduje się w nowym projekcie i jak będzie wyglądało rozliczenie kierowcy w przyszłym roku.

Nowe zasady rozliczania podróży służbowej

Najbardziej newralgiczną zmianę znajdziemy w art. 2, ust. 1 i 5 nowego projektu. Ustęp 1 wnosi nową definicję podróży służbowej odnoszącej się wyłącznie do krajowych podróży służbowych, co uzupełnia ust. 5, świadcząc iż „kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 §1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy". Ministerstwo już tutaj wykazało się chęcią dialogu, ponieważ pierwotny zapis przewidywał uznanie, że wszystkie przewozy drogowe nie stanowią podróży służbowych, a nie tylko międzynarodowe.

> Wzrost kosztów pracodawcy przy utrzymaniu dla kierowcy tej samej wartości wypłaty „na rękę" z całą pewnością będzie wyższy niż 20% i realnie może sięgnąć nawet 30%.

Podkreślić również należy, że w przypadku zagranicznych przewozów likwidacja delegacji wymuszona jest przepisami Pakietu Mobilności, które świadczą, iż składnik ten nie stanowi elementu zagranicznych płac minimalnych, które mają dodatkowo obowiązywać od lutego przyszłego roku w każdym kraju UE dla większości operacji transportowych. Pozostawienie przepisów w obecnej formie skutkowałoby koniecznością liczenia bardzo wysokich dopłat stanowiących wynagrodzenie oraz dodatkowo delegacji, więc uznać należy tą zmianę za konieczną.

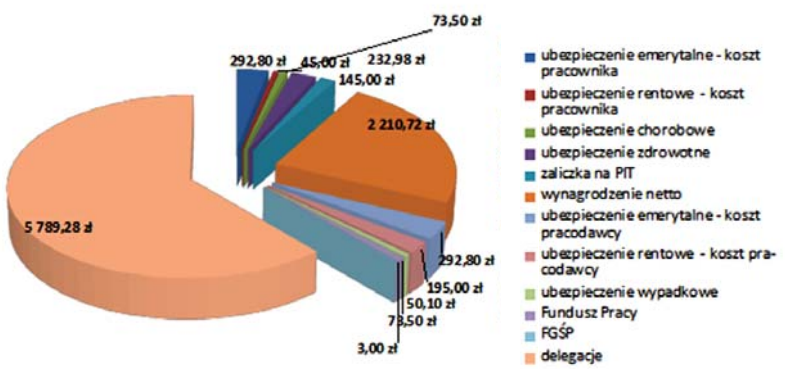
Dodatkowo Ministerstwo uznało za zasadną propozycję organizacji pozarządowych, która mówi o uznaniu kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe za pracowników zatrudnionych przez polskich przedsiębiorców, ale za granicą. Znajduje to odzwierciedlenie w nowym zapisie do UoCPK, tj. art. 21c., opisanym w art. 2, ust. 5 nowego projektu: „Podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe kierowcy wykonującego zadania służbowe u polskiego pracodawcy w ramach międzynarodowych przewozów drogowych za granicą określają przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych". Co to oznacza w praktyce? Umożliwia to wypłacenie kierowcom wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe legalnego wynagrodzenia w pełnej wysokości, z możliwością obniżenia wartości składek oraz zaliczki na PIT na podstawie kalkulowanej wartości diet w danym okresie. W takim przypadku możliwe będzie obniżenie przychodu brutto stanowiącego podstawę naliczania składek o wartość diet (nie niżej niż do prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia), a zaliczki na PIT o 30% diet – w obu przypadkach wyliczonych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r.

Bez tego zapisu wzrost kosztów zatrudnienia kierowcy, który „na rękę" otrzymuje taką samą ilość pieniędzy co obecnie, mógłby sięgnąć nawet 60%, ponieważ całość wypłaty należałoby opodatkować i oskładkować. Przychylenie się Ministerstwa do propozycji określonych w konsultacjach publicznych nie oznacza jednak braku wzrostu kosztów. Mało tego… ograniczenie tego wzrostu poprzez wprowadzenie powyższego przepisu skutkuje znacznym skomplikowaniem samego procesu rozliczania kierowców i pozostawia jeszcze wiele pytań bez odpowiedzi.



Konrad Urban

WARTOŚĆ „NA RĘKĘ" 8000 zł w 2021 roku

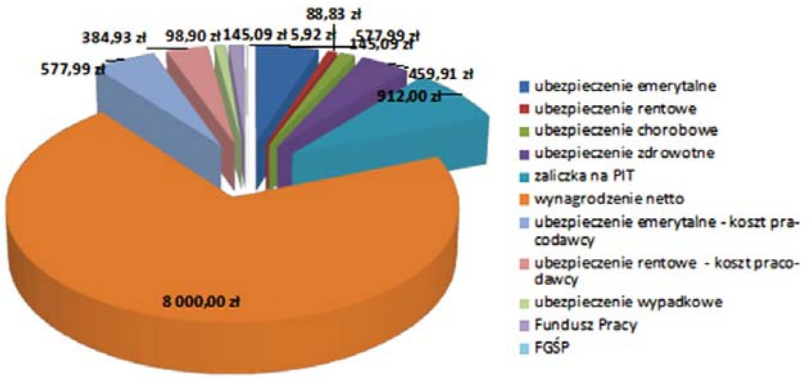


Wzrost kosztów pracodawcy o ponad 20%

Poniżej przedstawiam przykład, który pokazuje szacowany wzrost kosztów pracodawcy w przypadku wypłacenia kierowcy w 2021 roku i 2022 roku kwoty 8000 zł na rękę. Wyliczenia oparte są na dostępnych kalkulatorach opracowanych na rok 2021 i 2022 z uwzględnieniem przepisów Polskiego Ładu. Wartości w nich zawarte mogą się jednak różnić od rzeczywistych wyliczeń.

Przykład zakłada, że kierowca w obecnym roku otrzymuje wynagrodzenie 3 tys. zł brutto (pracując poza miejscem zamieszkania i nie uczestnicząc w PPK 2.210,72 zł netto), natomiast pozostałą część otrzymuje w postaci delegacji (wzorcowe wyliczenie świadczy o dopełnieniu do kwoty 8 tys. zł). Po zsumowaniu wszystkich wartości łączny koszt pracodawcy w 2021 r. wynosi 9.403,68 zł.

PRZYBLIŻONE KOSZTY PRZY 8000 zł „NA RĘKĘ" w 2022 roku



Nowe przepisy umożliwiają wypłacenie kierowcom wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe legalnego wynagrodzenia w pełnej wysokości, z możliwością obniżenia wartości składek oraz zaliczki na PIT na podstawie kalkulowanej wartości diet w danym okresie.

Zakładam, że kierowca otrzymuje kwotę 8 tys. zł na rękę w postaci wynagrodzenia, którego składki i zaliczka na PIT zostały pomniejszone zgodnie z proponowanymi przepisami. Wzorcowe wyliczenie diet do celów zmniejszenia wymiaru składek stanowi różnicę pomiędzy wynagrodzeniem brutto (11.783,68 zł po wejściu w życie przepisów Polskiego Ładu), a prognozowanym przeciętnym wynagrodzeniem na rok 2022 (5.922 zł). Choć wyliczenie to jest szacunkowe i przyjmuje najbardziej optymalne wyliczenie diet, to i tak, po zsumowaniu wszystkich wartości otrzymamy łączny koszt pracodawcy w wysokości 11.396,65 zł, co stanowi wzrost o 21,19%. Trzeba również wspomnieć o tym, że:

1) w przypadku niewystarczającej wartości uzyskanego wyliczenia diet, podstawa do opodatkowania i oskładkowania będzie wyższa,

2) koszty zasiłków i zwolnień chorobowych będą wyższe – liczone od wartości nie niższej niż 5.922 zł,

3) koszty urlopów wypoczynkowych będą zdecydowanie wyższe – liczone od wynagrodzenia brutto.



Fot. Volvo

Mamy nową definicję podróży służbowej krajowej, co uzupełnia ust. 5, świadcząc iż „kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 §1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy".

Powyższe świadczy o tym, że wzrost kosztów pracodawcy przy utrzymaniu dla kierowcy tej samej wartości wypłaty „na rękę", z całą pewnością będzie wyższy niż 20% i realnie może sięgnąć nawet 30%.

Na koniec wspomnieć należy również o zmianie zapisu art. 25 UoCPK, który zobowiązuje przedsiębiorcę do przechowywania ewidencji czasu pracy (szczegółowych rejestrów, a nie odczytów czy wykresówek), przez okres 10 lat.

Podsumowując wszystko, o czym powiedzieliśmy, firmy transportowe w przyszłym roku zmuszone będą walczyć o podwyższenie stawek za frachty oraz będą musiały zmierzyć się z nowymi przepisami, które komplikują rozliczanie czasu pracy kierowców i nie tylko. Plusem jest to, że konsultacje publiczne okazały się skuteczne i dzięki temu polskie firmy transportowe zostały uchronione przed kolejnymi obostrzeniami, które wprowadzone lawinowo z całą pewnością drastycznie odbiłyby się na polskim transporcie w Europie. Czy należy zatem cieszyć się z obecnego stanu rzeczy, uznając że wprowadzone rozwiązania są optymalne i dają możliwość dalszego funkcjonowania polskim firmom? A może należy uznać je za niewystarczającą ochronę i cios wymierzony w polski transport? Myślę, że znalezienie odpowiedzi na te pytania może się okazać bardzo trudne. Faktem jest jednak to, że omawiany nowy projekt został przyjęty przez Sejm dnia 07.12.2021 r. i każdy będzie musiał zmierzyć się w niedalekiej przyszłości z istotnymi zmianami.

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



Od 02.02.2022 r. kierowcy będą obowiązkowo zatrzymywać się na granicy lub tuż po jej przekroczeniu, aby zaznaczyć to w tachografie. Jeżeli do przekroczenia dojdą informacje o załadunkach i rozładunkach będzie można ocenić, kiedy kierowca wykonywał kabotaż, a kiedy przewozy cross-trade

Fot. DAF

KONTROLE TRANSPORTU W NAJBLIŻSZEJ PRZYSZŁOŚCI

DUŻE ZMIANY JUŻ NIEBAWEM

Co się zmieni w przebiegu kontroli drogowych kierowców na przestrzeni kilku następnych lat? Do jakich informacji będą mieli dostęp inspektorzy? Jakie dane będą rejestrowały tachografy? Czy inspektorzy będą sprawdzać więcej naruszeń niż teraz? Okazuje się, że jesteśmy w przededniu istotnych zmian w prowadzeniu kontroli – szczególnie tych drogowych.

Szeroko zakrojona digitalizacja stanowi istotny element strategii przyjętej w Unii Europejskiej dla transportu drogowego, mając tym samym szczególne znaczenie dla zagadnienia dotyczącego kontroli. Najważniejsze zmiany w tym obszarze zostały już dokładnie zaplanowane i opublikowane w formie obowiązujących przepisów – w większości w ramach tzw. pakietu mobilności. Tym samym możemy odwoływać się do konkretnych dat, jednak należy zdawać sobie sprawę, że czekające nas zmiany stanowią jedynie fundamenty większego procesu, a rozporządzenia zawierające szczegóły będą sukcesywnie publikowane w najbliższych latach.

Nowe tachografy – pierwszy punkt na mapie zmian

Urządzenia zamontowane w ciężarówkach i autobusach, a w przyszłości również w busach (07.2026 r.) stosunkowo często wymagają dostosowania do nowych wymogów – wszystko po to, aby były coraz lepiej zabezpieczone i zbierały więcej niezbędnych informacji. Od momentu wprowadzenia ich cyfrowej wersji trzykrotnie uległy zmianie, a za niedługo czeka nas kolejna. Jednak najbliższa wymiana tachografów będzie się różnić od poprzednich i wydarzy się szybciej niż wiele osób przypuszcza. W nowych pojazdach tachografy inteligentne drugiej generacji będą montowane od sierpnia 2023 r., przy czym, aby móc wykonywać transport międzynarodowy, do końca 2024 r. trzeba będzie we wszystkich pojazdach wyprodukowanych przed czerwcem 2019 r. wymienić tachografy we własnym zakresie. Do sierpnia 2025 r. należy natomiast wymienić tachografy w pojazdach, które były wyposażone w inteligentne urządzenia rejestrujące pierwszej generacji (rejestrowanych pomiędzy czerwcem 2019 r. a sierpniem 2023 r.).

Najważniejsze zmiany to:

- automatyczna rejestracja przekroczeń granic w UE na podstawie lokalizacji GNSS,
- możliwość rejestracji miejsc załadunku i rozładunku,
- zabezpieczenie sygnału lokalizacji GNSS (Galileo OSNMA),
- naruszenia czasu jazdy w DSRC,
- zwiększona pamięć na dane (możliwy dłuższy okres kontroli),
- obowiązkowy interfejs ITS do inteligentnych systemów transportowych,
- możliwości aktualizacji bezpieczeństwa.

Większość z wymienionych modyfikacji znacząco wpłynie na szybkość i skuteczność kontroli, przede wszystkim w kwestiach związanych z delegowaniem, kabotażem, obowiązkowym powrotem kierowców oraz pojazdów, jak również wykrywanych manipulacji.

Okazuje się, że szczególne znaczenie będzie miała automatyczna rejestracja przekroczeń granic, która umożliwi inspektorom na drodze nowe możliwości. Co ciekawe, z dostępnością tych danych inspektorzy nie będą musieli czekać do wprowadzenia nowych tachografów, gdyż już od 02.02.2022 r. kierowcy będą obowiązkowo zatrzymywać się na granicy lub tuż po jej przekroczeniu, aby zaznaczać ten moment w tachografie (dokonu-

jąc wpisu kraju).Jeżeli do przekroczenia granic dojdą informacje o załadunkach i rozładunkach, łatwo będzie można ocenić (nawet po czasie), kiedy kierowca wykonywał kabotaż, a kiedy przewóz typu *cross-trade*, a stąd już krótka droga do ustalenia należnego zagranicznego wynagrodzenia.

Kto pierwszy do kontroli?

A gdyby w typowaniu pojazdów do kontroli nie opierać się na intuicji inspektorów, tylko wybierać pojazdy najbardziej podejrzane na podstawie określonego zbioru danych? To właściwie już się dzieje za sprawą preselekcji – zarówno poprzez zdalne sczytywanie tachografów przez inspektorów, jak i wagi umieszczone w drogach. Co jeszcze się zmieni? Po pierwsze, zdalne odczytywanie tachografów przez inspekcje za pomocą technologii DSRS stanie się powszechne. Przyczyni się do tego opisywana wcześniej obowiązkowa wymiana tachografów oraz zbliżająca się finalna data (sierpień 2024 r.), do której wszystkie inspekcje mają obowiązek wyposażyć się w urządzenia do zdalnego pobierania tachografów poprzez DSRC.

Zdalne pobieranie danych przez inspektorów również ulegnie zmianie – nowe tachografy, oprócz błędów sugerujących manipulacje, wyślą do nich informacje, czy kierowca aktualnie nie przekracza czasu jazdy: ciągłej, dziennej, tygodniowej lub nawet dwutygodniowej.

Służby dobrze poinformowane

Czy firma, której pojazd zatrzymany został na drodze stosowała się wcześniej do przepisów, czy nagminnie je łamała, a może nie miała do tej pory kontroli? Dostęp do takich informacji będą gwarantowały nadchodzące zmiany w przepisach dotyczących europejskich połączonych rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). Inspektorzy na drodze otrzymają dostęp do tzw. „ratingu ryzyka przedsiębiorstwa" – informacji o tym, jaki był ogólny wynik poprzednich kontroli. Pozwoli to im np. szczegółowo sprawdzić firmy, które są w grupie ryzyka, poświęcając mniej czasu tym, które dotychczas przestrzegały przepisów.

Rejestry przedsiębiorców uzupełnione zostaną dodatkowo o numery rejestracyjne pojazdów (a nie tylko numery wypisów – tak, jak obecnie) oraz o średnią liczbę zatrudnionych kierowców. Właśnie liczba zatrudnionych kierowców jest kluczowa m.in. do zdyscyplinowania firm, w których przepisy nie są respektowane nad wyraz często lub w stopniu powodującym duże zagrożenie na drogach. W tych przypadkach inspekcja nie będzie nakładać tylko kar finansowych, lecz weźmie pod uwagę także wagę naruszeń, w konsekwencji czego w skrajnych przypadkach przewoźnicy muszą liczyć się z zawieszeniem licencji transportowej. Rozporządzenie dotyczące wagi naruszeń zostanie niebawem uzupełnione o nowe kategorie naruszeń związanych z delegowaniem oraz kabotażem. Prace nad nową klasyfikacją już trwają, a zmiany w opisywanych rejestrach mają zostać wprowadzone w życie już z końcem 2023 r.

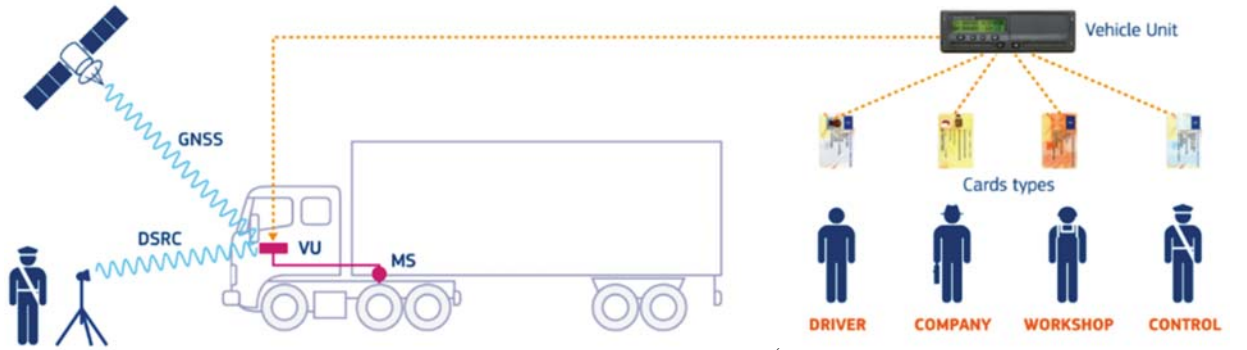


Mateusz Włoch

Współpraca na wysokim poziomie

Współpraca pomiędzy służbami kontrolnymi z różnych krajów zacieśnia się – nie tylko dzięki rozwojowi systemów informatycznych. Inspekcje mają obowiązek doszkalać się i prowadzić wspólnie określoną liczbę kontroli, podczas których wzajemnie przekazują sobie wiedzę – dlatego nikogo nie powinien dziwić widok radiowozów ITD i BAG na jednym parkingu. Powstają również specjalne komórki unijne koordynujące prace inspekcji, np. w zakresie kontroli prawidłowości delegowania, szczególnie kierowców. Mowa tutaj o „Pani ELI" – skrót ELA oznacza Europejski Urząd ds. Pracy, który ma za zadanie m.in. koordy-

SCHEMAT DZIAŁANIA TACHOGRAFÓW INTELIGENTNYCH



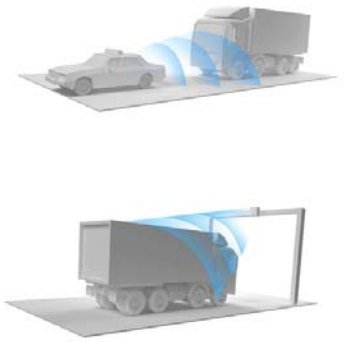
Źródło: https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_smart_tachograph.php.html

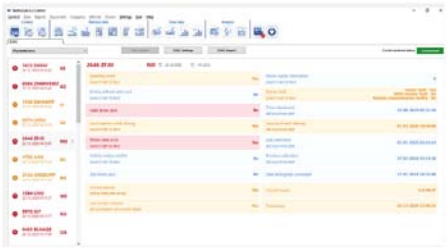
W nowych pojazdach tachografy inteligentne drugiej generacji będą montowane od sierpnia 2023 r. Aby móc wykonywać transport międzynarodowy, do końca 2024 r. trzeba będzie w pojazdach wyprodukowanych przed czerwcem 2019 r. wymienić tachografy we własnym zakresie.

nować międzynarodowe kontrole dotyczące delegowania. Osiągnięcie przez ten urząd pełnej sprawności działania ma nastąpić wkrótce, aczkolwiek pierwsze skoordynowane kontrole już się odbyły.

Równolegle rozwijane są inne systemy, które wykorzystują na co dzień informacje elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego. Temat wydaje się bardzo skomplikowany, ale w dużym uproszczeniu chodzi o to, w jaki sposób służby kontrolne mogą sprawdzać elektroniczne listy przewozowe. Przepisy ogólne dotyczące wymiany elektronicznych informacji zostały już wprowadzone, a obecnie trwają prace nad rozporządzeniem technicznym. Potrzebny jest też czas na wdrożenie odpowiednich systemów przez poszczególne państwa członkowskie. Wszystkie wspomniane prace mają się zakończyć do sierpnia 2024 r. Elektroniczne dokumenty przewozowe, oprócz swoich oczywistych zalet po stronie np. ochrony środowiska, czy łatwości ich przekazywania na duże odległości, dają także nowe możliwości kontrolne. Z pewnością zakończą erę wystawiania fikcyjnych dokumentów przewozowych, czy też przerabiania już wystawionych.

MODUŁ DSRC DO OPROGRAMOWANIA DLA INSPEKCJI – TACHOSCAN CONTROL





spekcje, np. system wymiany informacji pomiędzy inspekcjami, w skrócie IMI. System ten zyska nowe funkcjonalności, m.in. publiczny dostęp dla firm, które bezpośrednio będą za pomocą niego zgłaszać pracowników oddelegowanych oraz wgrywać potrzebne w razie kontroli dane (np. umowy o pracę, dane z tachografów). Pozwoli to ustandaryzować zgłoszenia, które obecnie w każdym kraju wyglądają inaczej, powodując często trudności ze zgłoszeniem kierowców do kilku krajów naraz i konieczność logowania na wielu różnych stronach. Służby kontrolne na drodze, za pomocą systemu, będą mogły natomiast zweryfikować zgłoszenie kierowcy, a także wysłać zapytanie o dodatkowe potrzebne dokumenty bezpośrednio do pracodawcy.

Dokumenty elektroniczne w transporcie

Elektroniczne dokumenty przewozowe będą miały w najbliższym czasie duże znaczenie dla przewoźników. Co rusz słychać o testach np. e-CMR w poszczególnych krajach – brakuje jednak powszechnego użycia tych dokumentów. Głównym problemem jest brak jednolitych ram prawnych na szczeblu Unii, zobowiązujących właściwe organy do uznawania w postaci elektronicznej odpowiednich informacji dotyczących transportu towarowego.

Tutaj wkracza rozporządzenie o platformie eFTI, służącej do przetwarzania

Naczynia powiązane

Gołym okiem widać, że nadchodzących zmian dotyczących kontroli transportu jest sporo, przy czym są one ze sobą powiązane i mocno się zazębiają, przez co można je określić mianem całościowych. Jednym z przykładów takiego połączenia może być kwestia delegowania – tachografy będą rejestrować automatycznie przekroczenia granic, umożliwiając tym samym sprawdzenie zasady delegowania podczas kontroli na drodze. Firma natomiast otrzyma możliwość zgłoszenia delegowania w systemie IMI, a wyniki kontroli zostaną uwzględnione w ratingu dostępnym w systemie ERRU. Dodatkowo całość będzie mógł koordynować Europejski Urząd ds. Pracy (ELA), wykorzystując możliwość szybszej wymiany informacji pomiędzy inspekcjami w systemie IMI.

W pierwszej kolejności zmiany odczują firmy wykonujące transport międzynarodowy na terytorium Unii Europejskiej. Uczciwi przewoźnicy nie mają co się obawiać, dla nich – dzięki preselekcji oraz ratingowi – kontrole powinny być rzadsze i krótsze. Z drugiej strony firmy wykonujące kabotaże i *cross-trade* nie poradzą sobie bez automatyzacji połączonej z odpowiednio zastosowaną wiedzą – szczególnie pod kątem rozliczania, gdyż to będzie o wiele bardziej skomplikowane. Z całości nadchodzących zmian można wywnioskować, że ułatwiona i w znacznym stopniu zdigitalizowana kontrola pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję, a zagrożone powinny czuć się firmy stosujące manipulacje, czy tzw. firmy skrzynki pocztowe. I

Mateusz Włoch
ekspert ds. rozwoju i szkoleń Inelo

Zdalne pobieranie danych przez inspektorów ulegnie zmianie – nowe tachografy, oprócz błędów sugerujących manipulacje, wyślą do nich informacje, czy kierowca aktualnie nie przekracza czasu jazdy: ciągłej, dziennej, tygodniowej lub nawet dwutygodniowej.



Fot. VOLVO

Firmy wykonujące kabotaże i cross-trade nie poradzą sobie bez automatyzacji połączonej z odpowiednio zastosowaną wiedzą – szczególnie pod kątem rozliczania, gdyż to będzie o wiele bardziej skomplikowane



W porcie kierowca został poddany kontroli National Post Seizure Unit, która wykryła ukryte papierosy i zadecydowała o natychmiastowym wszczęciu postępowania w sprawie oraz o zajęciu pojazdu ciężarowego razem z ładunkiem na okres 1 miesiąca

Fot. Pixabay

POSTĘPOWANIA WS. PRZEMYTU TYTONIU I PAPIEROSÓW – SUKCESY KANCELARII KOBEN

Po wystąpieniu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, w ciągu ostatnich kilku miesięcy w portach między Europą a Wyspami Brytyjskimi mają miejsce wzmożone kontrole pojazdów przekraczających granice. W szczególności dotyka to przewoźników prowadzących działalność w zakresie transportu drogowego towarów, którzy z uwagi na ograniczenia wynikające z pandemii COVID-19 lub organizacji pracy w miejscach załadunku, nie mają możliwość weryfikacji czynności załadunkowych czy sprawdzenia zawartości opakowań towarów faktycznie znajdujących się w pojeździe.

Szczególnym problemem jest przewóz dóbr akcyzowych, takich jak tytoń czy papierosy. W przypadku gdy podczas kontroli pojazdu wykryta zostanie ich obecność, przewoźnikom mogą grozić bardzo wysokie kary uzależnione od ilości czy wartości rynkowej przewożonych wyrobów, a także zatrzymanie pojazdu lub tymczasowe aresztowanie kierowcy.

Przemyt 900 tys. sztuk papierosów

Prowadzone w ostatnim czasie przez Kancelarię Koben postępowania dotyczące właśnie przemytu papierosów i tytoniu zakończyły się jednak dla klientów Kancelarii pozytywnie. W pierwszej z prowadzonych spraw, dotyczącej przemytu 900 tys. sztuk papierosów ewentualna kara została wyznaczona na kwotę 346.572,00 funtów i stanowiła wysokości nieopłaconego podatku akcyzowego powiększonego o podatek VAT, co w przeliczeniu na złotówki wyniosłoby ok. 1.880 tys. zł. W związku z brakiem możliwości skontrolowania przez kierowcę czynności załadunkowych oraz odmową uczestnictwa w załadunku z uwagi na obostrzenia wynikające z pandemii COVID-19, w przewożonym ładunku, w sposób niemożliwy do wykrycia przez kierowcę, ukryta została znaczna ilość papierosów. Wprowadzony przez nadawcę ładunku reżim sanitarny oraz konieczność zachowania dystansu spowodowały, że kierowca nie miał możliwości uczestniczenia w czynnościach ładunkowych.

Po dotarciu do portu, chcąc przeprawić się do Wielkiej Brytanii, kierowca został poddany kontroli National Post Seizure Unit (jednostki Border Force), która wykryła ukryte w ładunku papierosy i zadecydowała o natychmiastowym wszczęciu postępowania w sprawie oraz o zajęciu pojazdu ciężarowego razem ze znajdującym się w nim ładunkiem na okres 1 miesiąca. Po interwencji Kancelarii Koben i skierowaniu wniosku o zwolnienie pojazdu, a także wystosowanie odpowiedniej odpowiedzi na wezwanie do złożenia wyjaśnień, które było skierowane do przewoźnika przez organ brytyjski, udało się doprowadzić do pozytywnego zakończenia postępowania.

Postępowanie wyjaśniające polegało w szczególności na wykazaniu zachowania należytej staranności przewoźnika w weryfikacji zarówno nadawcy jak i odbiorcy ładunku oraz udowodnieniu, że były to podmioty w ocenie przewoźnika rzetelne i wiarygodne, co zweryfikowane zostało na podstawie przebiegu wcześniejszej współpracy. W toku postępowania powołano się również na istniejącą w przedsiębiorstwie przewoźnika wewnętrzną procedurę mającą na celu zapobiegania przemytowi oraz okoliczność odpowiedniego przeszkolenia kierowców pod tym kątem. W postępowaniu Kancelaria Koben wykazała, że przewóz papierosów był zapewne ustalony i zorganizowany przez inne podmioty powiązane z tym transportem, które posłużyły się przewoźnikiem i kierowcą w celu realizacji swoich planów i osiągnięcia korzyści majątkowej z przemytu wyrobów akcyzowych. Podjęte czynności oraz skierowane do organów brytyjskich pisma wyjaśniające doprowadziły do zwolnienia zajętego pojazdu bez

konieczności uiszczania opłaty parkingowej oraz – co najważniejsze – do wydania decyzji o odstąpieniu od nałożenia kary i umorzeniu postępowania w stosunku do przewoźnika.

Samowolne działanie kierowcy

Podobne postępowania mogą również zostać wszczęte w wyniku działań kierowców, którzy na własną rękę decydują się na przewóz wyrobów tytoniowych do użytku własnego lub dalszej sprzedaży. W takiej właśnie sprawie, dotyczącej przewozu prawie 14 tys. szt. papierosów, prawnikom Kancelarii Koben udało się doprowadzić do wydania decyzji o odstąpieniu od nałożenia kary w wysokości 5.352 funtów, wykazując samowolne działanie kierowcy, w żadnym stopniu nie motywowane poleceniami pracodawcy, a podjęte celem osiągnięcia korzyści majątkowej. Kancelaria wskazała również zobowiązanie pracodawcy do zakończenia współpracy z kierowcą z uwagi na podejmowanie przez niego działań noszących znamiona czynów przestępnych.

Gdy zawiadomienie o zamiarze nałożenia kary nie zostanie doręczone stronie

Kolejną sprawą, w której Kancelaria Koben doprowadziła do uchylenia wysokiej kary niesłusznie nałożonej na spedytora, jest sprawa prowadzona przez HM Revenue and Customs, dotycząca przewozu 4.674 kg tytoniu. Zawiłość tej konkretnej sprawy polegała na fakcie, że w postępowaniu przed organem brytyjskim pominięty został udział strony w postępowaniu wyjaśniającym, a sprawa trafiła do Kancelarii dopiero na etapie decyzji o nałożeniu kary, co do której termin odwołania już upłynął.

Organ nałożył na klienta Kancelarii Koben karę w wysokości 608.367 funtów (tj. ok. 3.315 tys. zł) stosując przyjęty przelicznik kary pieniężnej za przewóz tytoniu w wysokości 130,16 funtów za kilogram, a sama strona nie miała możliwości przed wydaniem decyzji skierować do HM Revenue and Customs wyjaśnień i argumentacji wskazującej na brak wiedzy i winy w nielegalnym przewozie tytoniu. W danym stanie faktycznym nie został ukarany przewoźnik, ale spedytor, który po pozyskaniu zlecenia na przewóz relacji Niemcy-Wielka Brytania przekazał przewóz do realizacji zaufanemu przewoźnikowi, z którym już wcześniej współpracował. Ten właśnie przewoźnik zapytany o źródło zlecenia transportowego wskazał organowi brytyjskiemu klienta Kancelarii jako podmiot zlecający. HM Revenue and Customs wystosował do spedytora zawiadomienie o zamiarze nałożenia kary i możliwości złożenia wyjaśnień, jednak pismo nie zostało stronie doręczone, wobec czego niemożliwym było udzielenie dodatkowych informacji i wyjaśnień w sprawie oraz odpowiedzi na pytania organu mające na celu wytypowanie podmiotów faktycznie odpowiedzialnych za działanie przestępne. Z uwagi na brak reakcji strony na pismo, organ nałożył karę pieniężną i przypisał spedytorowi odpowiedzialność za przemyt tytoniu, zakładając że jest to podmiot, który zainicjował nielegalny transport. Po raz kolejny klient Kancelarii został ofiarą podmiotów trzecich, które posłużyły się działalnością spedytora celem realizacji swoich planów i osiągnięcia korzyści majątkowej z przemytu wyrobów akcyzowych.



Karolina Butryn-Tatus

W wyniku działań podjętych przez prawników Kancelarii Koben udało się skontaktować z organem brytyjskim i po wykazaniu braku doręczenia zawiadomienia o zamiarze nałożenia kary, a co za tym idzie, braku możliwości złożenia wyjaśnień, udało się przywrócić termin do złożenia pisma wyjaśniającego wraz z odwołaniem od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej. Po udowodnieniu okoliczności braku zapewnienia stronie udziału w postępowaniu wyjaśniającym oraz absolutnego braku wiedzy i winy spedytora w nielegalnym przewozie, braku jakiegokolwiek faktycznego udziału w transporcie, a także zachowania należytej staranności we wdrożeniu wewnętrznej procedury mającej na celu zapobieganie przemytowi oraz w dokonaniu weryfikacji zarówno kontrahenta przekazującego przewóz jak i przewoźnika, Kancelaria Koben doprowadziła do wydania decyzji uchylającej karę pieniężną i odpowiedzialność spedytora za przemyt znacznej ilości tytoniu, tym samym chroniąc klienta przed koniecznością zapłaty kary w wysokości prawie 3,5 mln złotych.

> Jeśli podczas kontroli pojazdu wykryta zostanie obecność przemycanego tytoniu i papierosów, przewoźnikom mogą grozić bardzo wysokie kary uzależnione od ilości czy wartości rynkowej przewożonych wyrobów, a także zatrzymanie pojazdu lub tymczasowe aresztowanie kierowcy.

Fot. Pixabay



Niejednokrotnie klienci Kancelarii zostali ofiarami podmiotów trzecich, które posłużyły się działalnością spedytora celem realizacji swoich planów i osiągnięcia korzyści majątkowej z przemytu wyrobów akcyzowych

Jeśli jako przewoźnicy chcą Państwo powierzyć prawnikom Kancelarii Koben sprawę dotyczącą przemytu tytoniu czy papierosów lub inną sprawę prowadzoną przez organy brytyjskie, zapraszamy do skorzystania z naszej wiedzy i doświadczenia. I

Karolina Butryn-Tatus,
prawnik w zespole prawnym
Kancelarii Transportowej KOBEN



KOD INNOWACJI 2021 – POZNAJ ZWYCIĘSKICH INNOWATORÓW

Polska Spółka Gazownictwa i Omnipack zostali w tym roku liderami innowacji według GS1 Polska. Nagroda specjalna trafiła do konsorcjum firm: Netto, Makro oraz Federacji Polskich Banków Żywności za wzorowe partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju.

W 2021 r. odbyła się trzecia edycji konferencji Kod Innowacji. Niezależne jury złożone z ekspertów i autorytetów branżowych przyznało nagrody za ambitne, przynoszące największą wartość dodaną wdrożenia standardów GS1.

Dzięki PSG odczyt liczników stał się prostszy

Do rywalizacji w trzeciej edycji konkursu zgłosiły się m.in. sieci handlowe stosujące globalne standardy GS1 oraz przedstawiciele sektora e-commerce. Jednak zaskoczeniem była Polska Spółka Gazownictwa, która wdrożyła identyfikator GSRN (Globalny Numer Relacji Usługowej) do zdalnego odczytywania stanu liczników. To właśnie do tej firmy trafiła główna nagroda w kategorii „Duże przedsiębiorstwa". PSG została doceniona za wdrożenie numeracji punktów dostawy gazu. Nagrodę w tej kategorii wręczyła Patrycja Sas-Staniszewska, prezes Izby Gospodarki Elektronicznej.

– *Dzięki wprowadzonym zmianom został zunifikowany i uporządkowany system identyfikacji gazomierzy ok. 7,4 mln odbiorców, których na co dzień obsługujemy. Wpłynie to m.in. na automatyzację naszych działań związanych z odczytywaniem liczników gazu, a także szybszą realizację nowych inwestycji* – podkreślił Robert Więckowski, prezes Polskiej Spółki Gazownictwa.

> Do rywalizacji w trzeciej edycji konkursu zgłosiły się m.in. sieci handlowe stosujące globalne standardy GS1 oraz przedstawiciele sektora e-commerce. Jednak zaskoczeniem była Polska Spółka Gazownictwa, która wdrożyła identyfikator GSRN do zdalnego odczytywania stanu liczników.

Rekordowe zyski dzięki usłudze fulfilment

W kategorii MŚP nagroda trafiła do firmy Omnipack. Za sprawą wdrożenia etykiety logistycznej GS1 ten operator *fulfilment* skrócił średni czas dostawy i zwrotu o 1 godz., a cały proces o 2-3 godz. Dodatkowo zanotował spektakularny spadek zaangażowania koordynatora w procesie przyjęcia towaru – z 94,11% do zaledwie 16,12%. Werdykt ogłosił prof. Arkadiusz Kawa, dyrektor Sieci Badawczej Łukasiewicz, Instytut Logistyki i Magazynowania.

– *W e-commerce liczy się szybkość dostawy i zwrotu. Coraz częściej te czynniki decydują o wyborze produktu i e-sprzedawcy. Wraz z wdrożeniem standardowej etykiety logistycznej sklepy internetowe obsługiwane przez Omnipack mają te dwie korzyści w pakiecie* – skomentował Rafał Szcześniewski, Founder & CLO Omnipack.

Współpraca międzybranżowa na medal

Jury przyznało tym razem dodatkową nagrodę. Trafiła ona do konsorcjum firm: Netto, Makro oraz Federacja Polskich Banków Żywności za projekt wspierający niemarnowanie produktów spożywczych.

– *Tego typu inicjatywy są przykładem efektywnej współpracy biznesu i sektora pozarządowego, która nie tylko odpowiada na potrzeby obu stron, ale także tworzy przestrzeń do włączania się innych podmiotów. Współpraca i współdziałanie są największą wartością tego projektu, ponieważ osiągnięcie ambitnych celów zrównoważonego rozwoju wymaga zaangażowania i aktywnego działania wielu interesariuszy. Dzięki osiąganej w ten sposób skali działania możemy w znaczny sposób przyczyniać się do przeciwdziałania marnowaniu żywności* – stwierdził dr Aleksandra Stanek-Kowalczyk, SGH, CEO Sapere.

Głos internautów

W głosowaniu publiczności oddano 600 głosów. Najwięcej z nich trafiło do firmy Netto, która wraz z Bankami Żywności wykorzystała standardy GS1 w walce z marnowaniem żywności.

WIĘCEJ NA STRONIE
https://www.kodinnowacji.pl/

NOWA GENERACJA DAF

Wyprzedzamy przyszłe wymagania

O 10%* NIŻSZE ZUŻYCIE PALIWA

+

NAJWYŻSZY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA

+

SZCZYT KOMFORTU I LUKSUSU



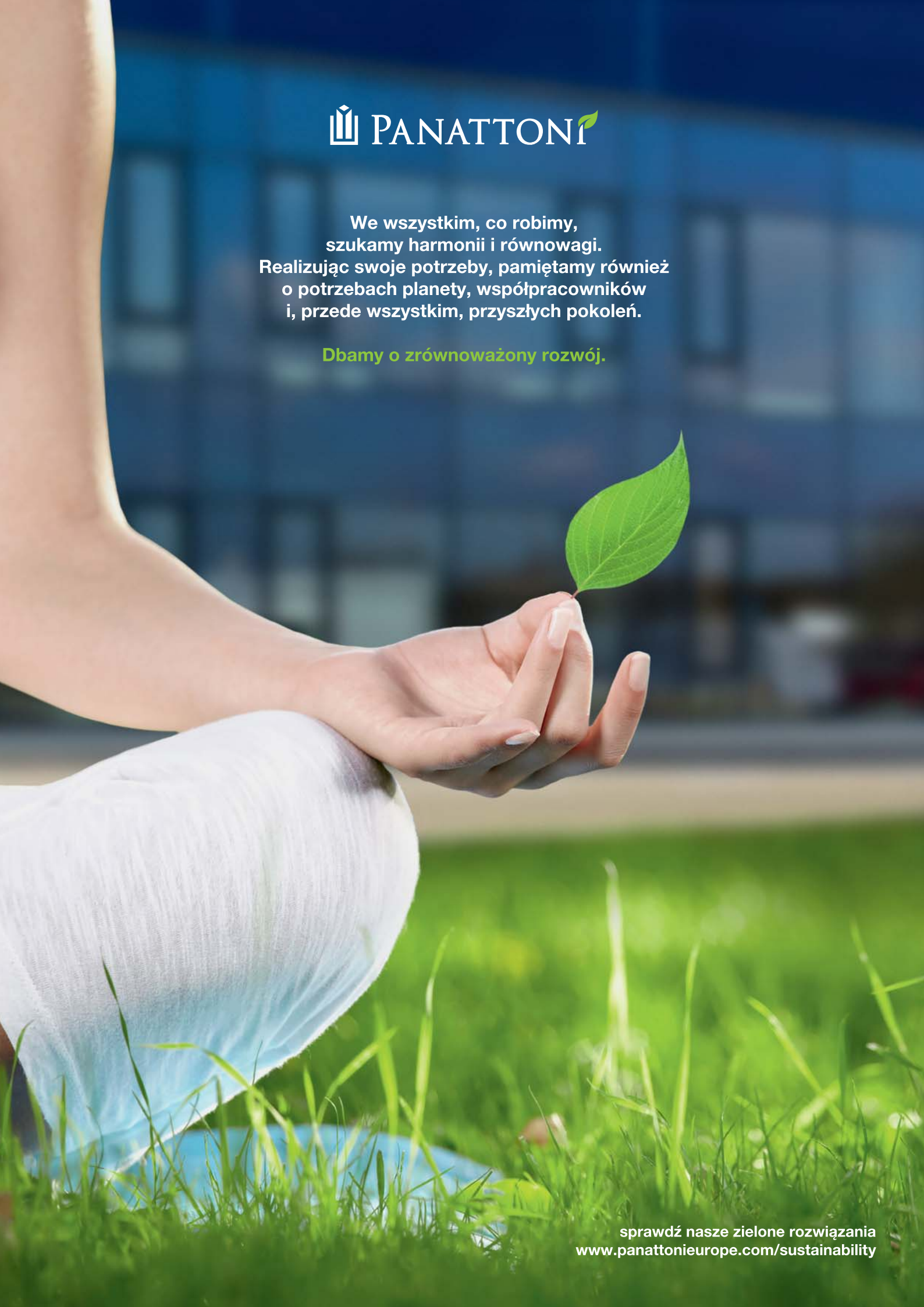
Wraz z nową generacją pojazdów firma DAF wprowadza zupełnie nową jakość. Wyjątkowa oszczędność paliwa i najwyższy poziom bezpieczeństwa są połączone z nadzwyczajnym komfortem, wyznaczając nową erę w branży samochodów ciężarowych. Wejdź do środka i przenieś się do przyszłości transportu.

www.startthefuture.daf.com

*W zależności od warunków drogowych, ładunku i pogody.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF


PANATTONI
We wszystkim, co robimy,
szukamy harmonii i równowagi.
Realizując swoje potrzeby, pamiętamy również
o potrzebach planety, współpracowników
i, przede wszystkim, przyszłych pokoleń.
Dbamy o zrównoważony rozwój.
sprawdź nasze zielone rozwiązania
www.panattonieurope.com/sustainability