

TSL biznes

MAJ 5/2023 (146)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

INTERMODAL CZĘŚCIĄ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

KIERUNEK NIE TYLKO DALEKI WSCHÓD

FORUM W CIENIU WOJNY W UKRAINIE

WIĘCEJ NIŻ NOWINKA TECHNOLOGICZNA



ISSN 2081 525



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



Chcesz zdigitalizować swoją firmę? Dołącz do Akademii Cyfryzacji GS1 Polska.

Ankieta dojrzałości cyfrowej

Diagnoza logistyczna

Bezpłatne konsultacje z ekspertami

Badania i analizy w zakresie cyfryzacji

Newsletter z trendami i raportami

Podcasty o trendach



Dowiedz się więcej

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie..... 4

LOGISTYKA

Kosmetyki w rękach ekspertów..... 6
 Jeszcze bardziej niż dotychczas..... 8
 Logistyka w niskiej temperaturze..... 10
 Zmiany ekonomiczne i nowe zwyczaje. Barometr E-shopper Geopost 2022..... 13
 Poczta Polska przechodzi transformację..... 14
 Rośnie kurs akcji OT Logistics..... 16
 Forum w cieniu wojny w Ukrainie..... 18

KIERUNEK NIE TYLKO DALEKI WSCHÓD

Skuteczny i bezpieczny import z Azji..... 20
 Globalizacja nadal odporna..... 21

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

„Zielone” firmy logistyczne skuteczniej pozyskują klientów..... 23
 Intermodal częścią zrównoważonego rozwoju..... 25

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Zaawansowana funkcjonalność..... 27
 Modułowa platforma oprogramowania umożliwiająca szybki i łatwy rozwój..... 28
 Bardziej selektywnie..... 29

SYSTEMY IT

Więcej niż nowinka technologiczna..... 30
 Sztuczna inteligencja zaplanuje przewozy w Omedze Pilzno..... 32

PRAWO

Zarząd w spółce z o.o. a odpowiedzialność za długi..... 33
 Księgowe rozróżnienie w pochodzeniu towarów, czyli zasady zarządzania magazynami z materiałami różnego pochodzenia..... 35

TRANSPORT DROGOWY

Prawie 70% kierowców rozważa porzucenie pracy..... 37



Zmiany, zmiany, zmiany... Tak można określić to, co dzieje się w światowej gospodarce, również w branży TSL. Przykładem na to jest ostatni raport Barometr e-Shopper pod nazwą „Delivering Change”, który przedstawia wpływ globalnej sytuacji ekonomicznej na zwyczaje zakupowe europejskich e-kupujących. Wynika z niego, że dziś 77% Europejczyków to e-konsumenci, a 48% z nich regularnie robi zakupy w sklepach internetowych. Co więcej, 35% osób w e-sklepach zamówiło od stycznia świeżą żywność i napoje, co jeszcze niedawno stanowiło margines. Wpłynął na to COVID-19, który zmienił całą logistykę, w tym zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową przystosowaną do dystrybucji towarów w kanale e-commerce, sposób ich dostawy i odbioru.

W ostatnim też czasie dynamicznie rozwija się sieć automatów paczkowych należących do różnych firm. Ma to związek nie tylko z ekonomią, ale i z ekologią, gdyż operatorzy logistyczni coraz większą wagę przywiązują do zrównoważonego rozwoju, a ochrona środowiska to już nie tylko moda, ale konieczność. Są wśród nich tacy (przede wszystkim firmy o zasięgu globalnym), którzy stawiają na transport intermodalny. Należy do nich Grupa Deutsche Post DHL, w tym jej spółka DHL Supply Chain. Dla niej transport ten to część strategii zrównoważonego rozwoju z 2007 r., której jednym z celów jest osiągnięcie zerowej emisji CO₂ do 2050 r.

Najwolniej następują zmiany w deglobalizacji, co pokazuje raport DHL Global Connectedness Index 2022, stanowiący gruntowną analizę stanu globalizacji i jej perspektyw. Obala on mit, że globalizacja porusza się na wstecznym biegu. W połowie minionego roku międzynarodowy handel towarami przewyższył poziom sprzed pandemii o 10%. Na razie więc regionalizacja to „pobożne życzenie”. |

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDECJA-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

Dział reklamy i marketingu
 reklama@kmgmedia.pl

Krzysztof 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.

KMGmedia
 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:

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:



/TSLbiznes

NISKOEMISYJNY TRANSPORT PRODUKTÓW ROLNYCH

Viterra, zajmująca się handlem zbożem i roślinami oleistymi, systematycznie przechodzi z transportu drogowego na kolejowy i morski. Do 2025 r. zamierza 30% wszystkich dostaw w kraju realizować koleją.

Choć produkcja zboża w Polsce i Europie rośnie, to jednocześnie jego transport pozostaje jedyną gałęzią przemysłu, w której emisje gazów cieplarnianych wciąż są wyższe, niż w 1990 r., czyli tzw. roku bazowym. Blisko 30% całkowitej emisji dwutlenku węgla w UE pochodzi z transportu, z czego za 72% odpowiada transport drogowy. Obniżenie tych wskaźników jest konieczne dla osiągnięcia założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

– Firmy uczestniczące w żywnościowym łańcuchu dostaw muszą przestawić się na szerokie wykorzystanie bardziej zrównoważonych środków transportu. W Viterra

korzystamy globalnie z taboru ponad 2000 własnych lub dzierżawionych wagonów, a do jednego pociągu w Polsce możemy załadować tyle towaru, ile mieści 80 samochodów ciężarowych – mówi Agnieszka Szechniuk, członek zarządu Viterra Polska. – Mocno inwestujemy także w infrastrukturę do transportu morskiego, rozbudowując ją o nowe frachtowce i rozwijając sieć terminali portowych. W 2022 r. powiększyliśmy naszą flotę o dwa nowe statki o najwyższej wydajności paliwowej. Każdy z nich posiada ładowność na poziomie 85 DWT – dodaje.

Między styczniem a grudniem 2022 r. Viterra przetransportowała 102 mln ton



metrycznych towarów, dostarczając zboże i inne produkty do 125 krajów. Ponad 70 mln ton zostało przewiezionych drogą morską. Jednak to tylko część szerszych działań firmy na rzecz zrównoważonego rozwoju. W trakcie konferencji ONZ w sprawie zmian klimatu COP26 Viterra podpisała zobowiązanie do działań na rzecz zaprzestania wylesiania planety i zmniejszania emisji gazów cieplarnianych w obrębie łańcucha dostaw. W listopadzie 2022 r. powstała mapa drogowa The Agricultural Sector Roadmap to 1.5°C. Do 2050 r. Viterra planuje osiągnąć całkowitą neutralność klimatyczną w zakresie emisji CO₂. |

Wiele czynników makroekonomicznych, które dotknęły ten rynek w trakcie pandemii utrzymuje się, a wojna w Ukrainie zakłóciła światowe przepływy handlowe i aktywność gospodarczą. Z raportu IATA wynika, że dochodzi do tego wysoka inflacja, która będzie ograniczać siłę nabywczą. Wartość indeksu PMI (wskaźnik aktywności gospodarczej w sektorze produkcyjnym lub innych sektorach danego kraju) w ujęciu globalnym wciąż osiąga wartości poniżej krytycznego poziomu 50. A indeks ten jest historycznie wiodącym wskaźnikiem dla określenia popytu na transport lotniczy.

Rok 2023 rozpoczął się dla rynku *air cargo* niezbyt dynamicznie, choć zasoby zdolności przewozowej rosną. Światowy rynek transportu lotniczego cargo odnotował w styczniu spadek tonokilometrów na poziomie 14,9% (r/r), to więcej niż przed pandemią (11%). II poł. lutego przyniosła spadki w globalnych przewozach na poziomie 21% (r/r), z czego wolumeny z obszaru Azji Pacyficznej skurczyły się o 39%. Porównywalność r/r została zachwiana, gdyż obchody Świąt Lunar New Year w 2023 r. rozpoczęły się 10 dni wcześniej niż w 2022 (22 stycznia). W styczniu 2023 zdolność przewozowa wzrosła o 3,9% (r/r), co odzwierciedla odbudowę jej potencjału, szczególnie w pasażerskich liniach lotniczych, gdzie współczynnik załadunku cargo wyniósł 44,8% (raport IATA). W lutym jednak nastąpił spadek do 2,6%, a najbardziej widoczna różnica dotyczyła relacji Daleki Wschód–Europa (23%).

WYZWANIA NA RYNKU FRACHTU LOTNICZEGO

Analizy i dane dotyczące rynku przewozów *air cargo* wskazują spowolnienie, przewiduje się, że perspektywy ekonomiczne dla branży będą trudne w całym 2023 r.



Według CEVA Logistics, do końca roku utrzyma się trend do zwiększania dostępnej przepustowości, zwłaszcza w przypadku długodystansowych lotów pasażerskich. Wraz z łagodzeniem obostrzeń związanych z COVID-19, na kluczowych szlakach handlowych widoczny jest wzrost zdolności przewozowych samolotów szerokokadłubowych. Tego typu loty pasażerskie są dostosowane do przewozu ładunków (szlaki Azja-Ameryka Północna i Azja-Europa). Stawki mogą się różnić w zależności od

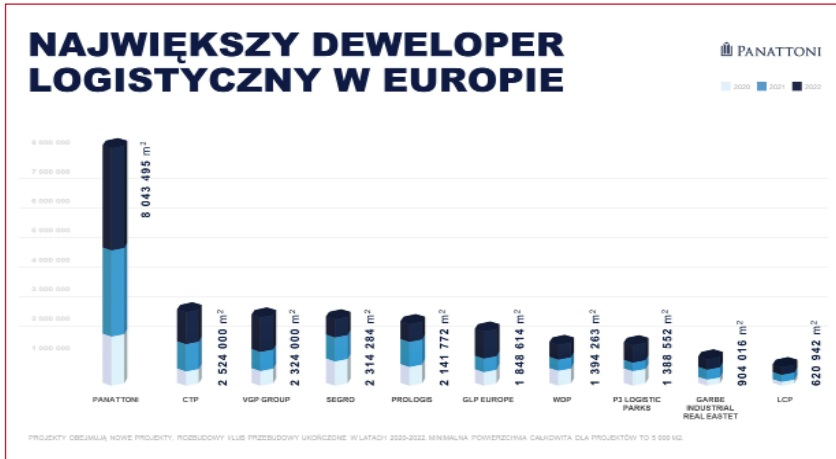
trasy. Na niektórych mogą być niższe niż przed pandemią. Na głównych pozostaną na stałym poziomie, ze względu na popyt.

Na popyt będzie miał wpływ spodziewany spadek poziomu zapasów. W II poł. roku zapotrzebowanie na usługi *air cargo* powinno więc wzrosnąć, co wiąże się z koniecznością uzupełniania zapasów i zapewnieniem szybkich dostaw towarów na rynek.

Odpowiadając na wyzwania, CEVA uruchomiła w 2021 r. usługę SkyCapacity, gwarantującą klientom dostęp do globalnej sieci *air cargo*. Zainwestowała też w Time Critical Solution, które zapewnia transport dla przesyłek pilnych i niestandardowych. Oferuje dziesiątki lotów tygodniowo, gwarantując klientom powierzchnię ładunkową. W ramach CEVA SkyCapacity obsługiwane są różne kierunki do/z Ameryki Północnej i Południowej, Europy i Azji. CEVA powołała także zespół specjalistów, którzy zapewniają wsparcie 24/7 dla niestandardowych przesyłek *air cargo*. Operator wzmocnił program SKYCAPACITY, rozszerzając certyfikację IATA CEIV Lithium Battery o 5 lokalizacji oddziałów lotniczych CEVA. |

PO RAZ SIÓDMY Z RZĘDU

Panattoni, najaktywniejszy deweloper nieruchomości przemysłowych na świecie, kolejny rok z rzędu zwyciężył w europejskim rankingu Top Logistics Developers.



W latach 2020-2022 dostarczył 8 mln m² powierzchni – ponad trzykrotnie więcej niż drugi deweloper w zestawieniu. To ponad 40% całkowitej powierzchni, którą firma zrealizowała od 2005 r. i o ponad 1 mln m² więcej niż w ubiegłorocznym zestawieniu, obejmującym lata 2019-2021. Tym samym okres 2020-2022 był najaktywniejszym w historii firmy.

– *Rozwój Panattoni w Europie wiąże się z powstawaniem kolejnych biur na całym kontynencie. W ostatnich latach otworzyliśmy nowe oddziały m.in. w Hiszpanii i Portugalii, Francji, Szwecji, Austrii, Włoszech, Holandii, na Węgrzech, czy w Danii. Ponadto w 2022 r. otworzyliśmy biuro w Indiach, rozwijając się także poza Europą – komentuje Robert Dobrzycki, CEO & Co Owner Panattoni w Europie i Indiach.*

Na koniec 2022 r. w trakcie realizacji przez firmę było 4,1 mln m² – ponad 2-krotnie więcej niż przez drugą w zestawieniu Top Logistics Developers i 3-krotnie więcej niż przez trzecią. |

W ROBAKOWIE K. POZNANIA

Fresh Logistics odebrało nowoczesną halę magazynową służącą do przeładunku towarów świeżych w temperaturze kontrolowanej o powierzchni ponad 2 300 m².

Dzięki tej inwestycji centrum dystrybucyjne w Robakowie dysponuje obecnie magazynem tranzytowym liczącym blisko 4 300 m². Oficjalne otwarcie odbyło się pod koniec I kw. 2023 r. Dzięki rozbudowie infrastruktury, Fresh Logistics Polska uzyskała większą przepustowość magazynu.

Budowa hali rozpoczęła się w czerwcu 2022 r., a obejmowała halę przeładunkową z dwukondygnacyjną częścią biurową, instalacją fotowoltaiczną o mocy 150 kWp, pompą ciepła, niezbędną infrastrukturą oraz układem

komunikacji wewnętrzzakładowej wraz z opracowaniem pełnobrańzowych projektów wykonawczych. Dzięki rozbudowie istniejąca hala uzyskała dodatkowe 22 rampy rozładunkowe.

– *Projekty wykonawcze musiały uwzględniać wiele kwestii związanych z rozbudową funkcjonalną obiektu zrealizowanego na początku obecnego stulecia. Ingerencja w funkcjonujący układ instalacji oraz konstrukcję budynku już istniejącego, wymagała szczególnej uwagi w celu zapewnienia niezakłóconego*



działania funkcjonującego obiektu. Płynne pokonanie tego wyzwania możliwe było dzięki bardzo dobrej współpracy z zespołem Raben i Fresh Logistics zaangażowanym w inwestycję – mówi Waldemar Pernak, dyrektor ds. kluczowych klientów z Dekpol Budownictwo. |

W KIERUNKU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

AsstrA-Associated Traffic AG postawiła sobie ambitny cel: zredukowanie emisji CO₂ o 50% do 2030 r. W związku z tym firma rozpoczęła prace nad różnymi rozwiązaniami, które pozwolą na osiągnięcie założonej koncepcji, jednocześnie wychodząc naprzeciw potrzebom klientów.



Dmitri Krölov, Sustainable Development Manager, wymienia działania AsstrA w kierunku zrównoważonego rozwoju.

Transport intermodalny. AsstrA od wielu lat świadczy usługi przewozów intermodalnych. Nowo otwarte stanowisko Integrated Solutions Manager łączy współpracę z nowymi operatorami kolejowymi oraz kompleksowe podejście do analizy intermodalnych potrzeb klientów.

Kompensacja emisji CO₂. AsstrA w trosce o środowisko wdraża do swojej oferty rozwiązania nacelowane na jego ochronę.

Ciężarówki LNG/CNG. W 2022 r. firma złożyła wniosek o dotację z Komisji Europejskiej LIFE na leasing samochodów ciężarowych LNG.

Biopaliwa. Firma nawiązała współpracę z przewoźnikami stosującymi biopaliwa w pojazdach.

Ciężarówki elektryczne. AsstrA oferuje swoim klientom możliwość korzystania z tego rodzaju eko pojazdów.

Raporty CO₂. Raporty emisji CO₂ w oparciu o metodologię GLEC pozwalają na śledzenie wpływu na środowisko.

Smart Freight Centre. Członkostwo w tej międzynarodowej organizacji non-profit to część strategii mającej na celu zmniejszenie wpływu globalnego transportu na emisję CO₂.



Dachser powołał zespół ekspertów, który pomoże opracować konkretne rozwiązania logistyczne dla dostawców kosmetyków. Obejmą one transport i magazynowanie, dystrybucję miejską, logistykę omnichannel, uwzględniając kwestie zrównoważonego rozwoju, audytów i certyfikacji

KOSMETYKI W RĘKACH EKSPERTÓW

Po udanym debiucie we Francji, nowe rozwiązanie branżowe DACHSER Cosmetics Logistics jest obecnie wdrażane na kluczowych rynkach europejskich. Producenci i dystrybutorzy kosmetyków mogą oczekiwać rozwiązań dostosowanych do ich potrzeb.

Słowo „kosmetyk” pochodzi od starogreckiego „kosmein”, co oznacza „zdobić, upiększać”. Ale tak naprawdę nie ma stałej granicy między upiększaniem a pielęgnacją ciała. Niezależnie od tego, czy są to produkty do pielęgnacji ciała, takie jak tonik do twarzy i krem na noc, czy do makijażu, jak podkład i cienie do powiek, używanie kosmetyków pozwala dbać o siebie oraz dodaje stylu i blasku. Dlatego popyt na nie stale rośnie. Badanie przeprowadzone przez Grand View Research wyceniło globalny rynek produktów do pielęgnacji urody i ciała w 2021 roku na 482,8 mld USD. W latach 2022-2030 analitycy rynku spodziewają się średniorocznego wzrostu na poziomie 7,7%.

Transport kosmetyków, z uwagi na delikatność opakowań i skład produktów, wymaga szczególnej uwagi w całym łańcuchu dostaw – od dostawy surowców po dostarczenie produktu do klienta. Dlatego Dachser wprowadził własne rozwiązanie branżowe: DACHSER Cosmetics Logistics, czyli usługę transportową i logistyczną dopasowaną do potrzeb branży kosmetycznej.

DACHSER Cosmetics Logistics

Punktem wyjścia do stworzenia rozwiązania branżowego była Francja, uważana za ojczyznę przemysłu kosmetycznego, a obecnie wiodący gracz i czołowy eksporter w tym sektorze na świecie. Kraj ten eksportuje rocznie produkty kosmetyczne o wartości 16 mld euro, z czego około połowa trafia do Niemiec, Wielkiej Brytanii,

Transport kosmetyków wymaga szczególnej uwagi w całym łańcuchu dostaw – od dostawy surowców po dostarczenie produktu do klienta. Dlatego Dachser wprowadził własne rozwiązanie branżowe: DACHSER Cosmetics Logistics, czyli usługę transportową i logistyczną dopasowaną do potrzeb branży kosmetycznej.

Hiszpanii i Włoch. To duży rynek o potencjale wzrostowym, również dla logistyki.

– Obecnie wprowadzamy rozwiązania branżowe DACHSER Cosmetics Logistics w Niemczech i innych krajach

europejskich, a nasze pozytywne doświadczenia zdobyte we Francji stanowią najlepszy możliwy punkt wyjścia. Dzięki globalnej sieci, wieloletniemu doświadczeniu i specjalistycznej wiedzy branżowej, Dachser pozycjonuje się jako idealny partner w dystrybucji produktów kosmetycznych na wszystkich rynkach europejskich – twierdzi Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions w Dachser.

Początkowo usługa DACHSER Cosmetics Logistics będzie świadczona pod parasolem DACHSER Chem Logistics.

– Ponieważ branża kosmetyczna ma swoje specyficzne wymagania, powołaliśmy zespół ekspertów, który pomoże opracować konkretne rozwiązania logistyczne dla dostawców kosmetyków. Obejmą one transport i magazynowanie, dystrybucję miejską, logistykę omnichannel, a także uwzględniają kwestie zrównoważonego rozwoju, audytów i certyfikacji – tłumaczy Bruno Guillard, Department Head DACHSER Cosmetics Logistics.

Według Cosmetics Europe, Polska z rynkiem detalicznym o wartości 4 mld euro jest szóstym rynkiem w Europie, ustępując Niemcom, Francji, Włochom, Brytj-

czykom i Hiszpanom. Produkcja sprzedana przedsiębiorstw zajmujących się wytwarzaniem wyrobów kosmetycznych i toaletowych (PKD 20.42) w ostatnich kilku latach utrzymywała się na poziomie ok. 7,5 mld zł.

– Głównymi kierunkami eksportowymi dla polskich producentów kosmetyków w 2021 r. były kraje europejskie i Kazachstan. Tym bardziej cieszy fakt, że z Polski mamy ponad 80 codziennych linii eksportowych do Europy i możemy zaoferować szybkie czasy dostawy przy zachowaniu najwyższej jakości i dbałości o produkt – mówi Ewelina Staszewska-Kobiela, kierownik rozwoju biznesu DACHSER Chem Logistics HO Kempten.

Rozwiązania dopasowane do potrzeb

W ramach DACHSER Cosmetics Logistics wszystkie procesy realizowane w łańcuchu dostaw są cyfrowo kontrolowane i dokumentowane w czasie rzeczywistym. Na szczycie listy priorytetów znajdują się kwestie związane z bezpieczeństwem i ochroną produktów kosmetycznych. Na przykład ekskluzywne kosmetyki mogą być chronione i przechowywane w specjalnie przygotowanych, oddzielnych magazynach. Polityka plombowania i regularnej kontroli pojazdów, a także stosowanie zdalnego nadzoru wideo, zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Z kolei zautomatyzowane procesy magazynowe, standardowe procedury załadunku oraz skuteczne zabezpieczenie ładunku pomagają zminimalizować ryzyko uszkodzenia tego cennego towaru w drodze do sprzedawców. Po-



nadto firma Dachser posiada certyfikat AEO w zakresie „uproszczeń celnych, bezpieczeństwa i ochrony” oraz została oceniona przez EcoVadis pod względem różnych aspektów środowiskowych, społecznych i etycznych.

Specjalista na każdą ewentualność

Opcje oferowane przez DACHSER Cosmetics Logistics obejmują szeroki wybór usług o wartości dodanej: dostawy pojazdami zero-emisyjnymi, różne opcje dostawy dostosowane do wymagań klienta, np. dostawa do godziny 10:00 czy planowanie dostaw i zarządzanie zwrotami w transporcie, specjalne rozwiązania w zakresie opakowań, monitorowanie i uzupełnianie stanów magazynowych.

– Mamy rozwiązanie na niemal wszystko, czego mogą sobie życzyć klienci z branży kosmetycznej – podkreśla Bruno Guillard, Department Head DACHSER Cosmetics Logistics.

W zgodzie z naturą

Zrównoważony rozwój ma coraz większe znaczenie w branży kosmetycznej. Z pew-

W ramach DACHSER Cosmetics Logistics wszystkie procesy realizowane w łańcuchu dostaw są cyfrowo kontrolowane i dokumentowane w czasie rzeczywistym. Na szczycie listy priorytetów znajdują się kwestie związane z bezpieczeństwem i ochroną produktów kosmetycznych.

nością dotyczy to Groupe Rocher, międzynarodowej grupy firm z siedzibą w La Gacilly we Francji, która koncentruje się na produkcji i sprzedaży kosmetyków naturalnych i produktów do pielęgnacji ciała.

– Powierzamy DACHSER dystrybucję naszych kosmetyków naturalnych – mentue. Jean-Louis Lamidon, Logistics Director w Groupe Rocher Operations. Zwraca on uwagę, że DACHSER rejestruje i zmniejsza ślad węglowy swoich



Ewelina Staszewska-Kobiela

klientów związany z transportem. Na przykład w ramach DACHSER Emission-Free Delivery przesyłki nieschłodzone są dostarczane w dwunastu centrach miast i obszarach miejskich w Europie wyłącz-

nie za pomocą pojazdów ciężarowych i furgonetek z napędem elektrycznym, a także e-rowerów cargo.

– Dla branży kosmetycznej, gdzie wiele produktów ma niewielkie rozmiary, jak kremy do pielęgnacji skóry lub przybory toaletowe, dystrybucja miejska z zerową emisją jest ważnym elementem w drodze do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju – dodaje Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions w Dachser.

Zaufanie i bezpieczeństwo

W przemyśle kosmetycznym takie rozumienie logistyki jest bardzo ważne dla branży i jej (końcowych) klientów. Alexandra Pauly, Supply Chain Manager w firmie Sederma, specjalizującej się w kosmetykach organicznych, mówi: – Jako firma rodzinna, Dachser uosabia wartości zrównoważonego rozwoju i dbałości o produkty, które są tak istotne dla przemysłu kosmetycznego. Zdaniem Alexandra Pauly rozwiązanie branżowe DACHSER Cosmetics Logistics oznacza coś „niezbędnego w sektorze kosmetyków i pielęgnacji osobistej: zaufanie i bezpieczeństwo.”



Szacuje się, że nawet 50–75% kosztów prowadzenia działalności gospodarczej zależy bezpośrednio od łańcuchów dostaw

Fot. Raben

JESZCZE BARDZIEJ NIŻ DOTYCHCZAS

Wiele firm stoi obecnie w obliczu presji finansowej. Według ekspertów EY, w wyniku pojawienia się oznak spowolnienia światowej gospodarki, słabnie popyt oraz ewoluje rola łańcucha dostaw, stając się strategicznym elementem. Pojawił się więc wyraźny nacisk na redukcję kosztów w tym obszarze, przy jednoczesnym podniesieniu wydajności, terminowości i odporności na czynniki zewnętrzne.¹⁾ Remedium okazać się może zewnętrzne zarządzanie łańcuchem dostaw.

Skala problemów z łańcuchami dostaw drastycznie wzrosła w 2020 roku, wraz z początkiem pandemii COVID-19. To w połączeniu z nawet dwucyfrową inflacją w wielu krajach, niedoborem siły roboczej, podwyżkami cen energii czy opóźnieniami w przeladunkach portowych wprowadziło trudny czas dla firm, dla których transport stanowi ważny obszar operacyjny. Wydajność łańcucha dostaw może bowiem decydować o sukcesie przedsiębiorstwa, a odpowiednie nim zarządzanie wymaga dużego doświadczenia, know-how oraz wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

Strategicznie o kosztach

Poprzednie zachwiania gospodarki pokazały, że okoliczności wielkiej niepewności nie wymagają od przedsiębiorstw dużych zmian, ale strategicznego planowania. Oprócz audytu wewnętrznych możliwości, firmy będą musiały ponownie skonfigurować swoje łańcuchy dostaw w najbardziej efektywny sposób. To wpłynie na optymalizację finansową i podniesienie rentowności całego biz-

nesu, ponieważ szacuje się, że nawet 50–75% kosztów prowadzenia działalności gospodarczej zależy bezpośrednio od łańcuchów dostaw.²⁾

– Jedną z największych korzyści płynących ze współpracy z zewnętrznymi podmiotami zarządzającymi łańcuchami dostaw, jest optymalizacja kosztowa przy jednoczesnym zwiększeniu efek-

tywności i elastyczności czy zmniejszeniu ryzyka wystąpienia różnych zagrożeń związanych z transportem towarów. Dzięki temu firma skupia się na głównym obszarze swojego biznesu, zostawiając logistykę w rękach specjalistów – komentuje Bartosz Boguszewski, Manager Value Protect Solutions w firmie C.H. Robinson.

Outsourcing usług stanowi obecnie megatrend, który będzie rozwijał się w najbliższych latach. Jak wynika z raportu Deloitte, 50% ankietowanych wskazało, że znalezienie wykwalifikowanych pracowników w odpowiednim budżecie staje się coraz bardziej niemożliwe³⁾, a rośnie przy tym potrzeba otaczania się ekspertami, by móc rywalizować zadaniami, przed którymi stoją firmy na globalnym rynku.

Dostęp do światowej klasy rozwiązań

Technologia w dalszym ciągu przekształca tradycyjne procesy logistyczne, zmuszając firmy do dostosowania się do nich. Dostęp do narzędzi cyfrowych i zaawansowanego oprogramowania optymalizującego jest kluczem do konfiguracji działań logistycznych. Firmy wyspecjalizowane w zarzą-



Dostęp do narzędzi cyfrowych i zaawansowanego oprogramowania optymalizującego jest kluczem do konfiguracji działań logistycznych

^{1), 2)} https://www.ey.com/en_us/coo/rapid-supply-chain-cost-reduction-strategies

³⁾ <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/operations/articles/global-outsourcing-survey.html>

dzaniu łańcuchami dostaw przeprowadzają również symulacje z wykorzystaniem cyfrowych bliźniaków. W ten sposób modelują i badają potencjał różnych opcji, by dostarczać klientom wydajniejsze usługi.

– Coraz istotniejsze dla firm staje się także prowadzenie biznesu w sposób zrównoważony. Zwracają one wówczas

Wydajność łańcucha dostaw może decydować o sukcesie przedsiębiorstwa, a odpowiednie nim zarządzanie wymaga dużego doświadczenia, know-how oraz wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

uwagę na odpowiednie zarządzanie energią, odpowiedzialne zaopatrzenie czy realizację ostatniej mili za pomocą innowacyjnych rozwiązań. Poza tym, potrzebują narzędzi, które mierzą ich starania i dostarczają danych do raportowania.

⁴⁾ <https://www.gartner.com/en/supply-chain/trends/supply-chain-analytics-mitigate-business-disruptions>



C.H. ROBINSON

- | Zajmuje się rozwiązywaniem problemów logistycznych firm na całym świecie i w różnych branżach.
- | Zarządza frachtem o wartości 28 miliardów dolarów i wysyła 20 milionów przesyłek rocznie.
- | Jest jedną z potężniejszych i najlepiej połączonych platform logistycznych na świecie.
- | Więcej informacji można znaleźć na stronie www.chrobinson.com

To znowu wymaga inwestycji przedsiębiorstw w rozwiązania technologiczne, a korzystając z usług podmiotu zewnętrznego, w tak zwanym gratisie, otrzymują dostęp do światowej klasy nowoczesnych rozwiązań i systemów – dodaje ekspert C.H. Robinson.

Poprawa terminowości

W badaniu Gartnera aż 76% menedżerów przyznało, że obecnie ich firmy borykają się z częstszymi zakłóceniami w łańcuchach dostaw niż trzy lata temu, a opóźnienia przesyłek między Chinami a Europą czy Stanami Zjednoczonymi wzrosły czterokrotnie od marca 2022 r.⁴⁾ Opóźnienia dostaw towarów są więc prawdziwą bo-

lączką branży TSL, a można je znacząco zminimalizować, a nawet wyeliminować dzięki zastosowaniu zewnętrznego zarządzania łańcuchem dostaw. To rozwiązanie daje bowiem dostęp do wielu różnych sposobów transportu, co umożliwia wybór formy, która będzie najlepiej dopasowana do danego produktu i klienta, przyspieszy dostawę oraz zredukuje ryzyko wystąpienia opóźnień.

– Wpływ na utrzymywanie wysokiego poziomu terminowości dostaw mają również odpowiednie planowanie tras, śledzenie jej w czasie rzeczywistym oraz szybka reakcja w przypadku jakichkolwiek zakłóceń. Jest to z kolei możliwe dzięki połączeniu odpowiednich technologii i urządzeń GPS z doświadczonymi ekspertami, którzy zajmują się zarządzaniem łańcuchami dostaw – dodaje Bartosz Boguszewski. |

KK

FM > LOGISTIC

CZY WIESZ JAK AUTOMATYZACJA OPERACJI LOGISTYCZNYCH W MAGAZYNACH MOŻE WZMOCNIĆ TWÓJ BIZNES?

SPRAWDŹ NASZ NAJNOWSZY RAPORT!

POBIERZ RAPORT





Sorter produktów mrożonych pozwala na zoptymalizowanie procesów magazynowych tak, żeby były jak najbardziej efektywne, sprawne i wysokiej jakości. Pozwala również na zminimalizowanie liczby błędów w kompletacji

LOGISTYKA W NISKIEJ TEMPERATURZE

W Polsce czołowym operatorem logistycznym specjalizującym się w dystrybucji, transporcie i magazynowaniu produktów głęboko mrożonych jest Frigo Logistics. Firma powstała w 2001 roku, a od 2004 stanowi część Nichirei Logistics Group Inc. Posiada 10 magazynów, z których najnowocześniejszy znajduje się w Radomsku.

W jednej ze stref w mroźni w Radomsku zamontowano nowoczesny sorter do automatycznej kompletacji produktów mrożonych, będący pierwszym rozwiązaniem tego typu w Polsce. Sorter działa w temperaturze poniżej -20 st. C. i pozwala na przyspieszenie procesu kompletacji do 2,5 tys. kartonów na godzinę.

Z dziesięcioma centrami dystrybucyjnymi

Magazyn w Radomsku jest jednym z 10 centrów dystrybucyjnych należących do Frigo Logistics w Polsce, a drugim obok Żnina, którego właścicielem jest firma. W Żninie mieści się dział dystrybucji mrozonek. W Nowym Dworze Mazowieckim, Błoniu koło Warszawy, Lublinie znajdują się działy spedycji. Magazyny w Błoniu, Czeladzi, Żdżarach koło Szczecina oraz Lublinie to obiekty od początku wynajmowane przez operatora, natomiast te w Obornikach Wielkopolskich, Wrocławiu, Mysłowicach i Nowym Dworze Mazowieckim zostały przejęte w 2021 roku wraz z firmą transportową

ARMIR. Przejęcie wiąże się ze wzbogaceniem floty własnej samochodów dostawczych. Dzięki temu dziś Frigo Logistics dysponuje około 50 pojazdami własnymi i korzysta z około 330 na zasadzie stałej współpracy ze 150 podwykonawcami. Mają one od 8 do 33 miejsc paletowych.

Frigo Logistics zatrudnia w sumie około 550 pracowników i posiada 45 tys. miejsc paletowych. Po ukończeniu dwóch przedsięwzięć – budowy magazynu w Nowym Dworze Mazowieckim i rozbudowy obiektu w Żninie – będzie dysponowało 75 tys. miejsc paletowych.

Firma zatrudnia w sumie około 550 pracowników i posiada 45 tys. miejsc paletowych. Po ukończeniu dwóch przedsięwzięć – budowy magazynu w Nowym Dworze Mazowieckim i rozbudowy obiektu w Żninie – Frigo Logistics będzie dysponowało 75 tys. miejsc paletowych. 21 tys. miejsc ma powstać w Nowym Dworze Mazowieckim – część dystrybucyjna z 6 tys. miejsc paletowych ma być ukończona w sierpniu 2024, a *high*

-bay na 15 tys. takich miejsc, rok później. Z kolei w Żninie zmieści się dodatkowo 12 tys. palet.

Produkty głęboko mrożone to nie jedyna kategoria artykułów spożywczych jakie obsługuje firma, choć jeszcze 5 lat temu ich transport stanowił 100%. Obecnie jest to około 65%. Obsługiwany wolumen

firmy powiększył się o produkty *dry*, *fresh* oraz farmaceutyki i spożywcze produkty płynne w cysternach. Operator zajmuje się ich transportem na terenie Polski i poza nią, a korzysta przy tym z transportu morskiego, lotniczego i kolejowego. W skład usług wchodzi dystrybucja całopojazdowa i drobnicowa (od kartonu do kilku palet w dostawie), składowanie towarów oraz obsługa w modelu *cross-dock*, czyli bez magazynowania. Jest też

możliwość przygotowania kompleksowej oferty dla klientów, również obejmującej usługi będące w stałym portfolio. Wiele firm korzysta z etykietowania, *co-packingu* i usługi stabilizowania temperatury, co dotyczy towarów składowanych w -22 st. C, które są stabilizowane do temperatury $+4$ st. C. W tym celu przygotowano specjalne komory, w których produkty poddawane są procesowi stabilizacji temperatury a następnie dostarczane są do sieci handlowych.

Siatka dystrybucyjna Frigo Logistics obejmuje ponad 4,5 tys. punktów. Usługi świadczone są przede wszystkim największym sieciom handlowym, ale też producentom, stacjom benzynowym, restauracjom i małym sklepikom, a nawet stacjonującemu u nas wojsku amerykańskiemu. Niezależnie od odbiorcy, nawet najmniejsze ilości towaru dostarczane są



Sorter wyposażony jest w system identyfikacji i wymiarowania kartonów, a jego obecna wydajność to 2,5 tys. kartonów na godzinę

Frigo Logistics obsługuje nie tylko odbiorców, ale także współpracuje z grupą około 80 producentów – ich produkty do-

a w drugiej, mającej powierzchnię 2 tys. m^2 , znajduje się sorter produktów mrożonych, który pozwala na zoptymalizowanie procesów magazynowych tak, żeby były jak najbardziej efektywne, sprawne i wysokiej jakości. Pozwala również na zminimalizowanie liczby błędów w kompletacji. Wyposażony jest w system identyfikacji i wymiarowania kartonów, a jego obecna wydajność to 2,5 tys. kartonów na godzinę.

W hali utrzymywana jest temperatura poniżej -20 st. C. Nie są to łatwe warunki pracy i ludzie muszą być do nich odpowiednio przygotowani. Każdy pracownik jest wyposażony kompleksowo w odpowiednie ubranie chroniące przed odmrożeniami.

W tych warunkach bardzo ważna jest automatyzacja i rozwój technologiczny. Kompletacja odbywa się za pomocą

Produkty głęboko mrożone to nie jedyna kategoria artykułów spożywczych jakie obsługuje firma. W ciągu 5 lat jej wolumen powiększył się o produkty dry, fresh oraz farmaceutyki i spożywcze produkty płynne w cysternach.

w ustalonym harmonogramie i docierają w najdalsze zakątki Polski, od poniedziałku do soboty, poza jedną siecią handlową, która obsługiwana jest siedem dni w tygodniu.

Obecnie Frigo Logistics ma wyłączność na obsługę siedmiu sieci handlowych, choć wcześniej jeszcze było Tesco, które rozstało się z Polską, i Kaufland, który obecnie ma własną mroźnię i sam zajmuje

starczane są z magazynów do sieci handlowych, hurtowni, kanałów HoReCa.

Radomsko z sorterem w roli głównej

Magazyn w Radomsku powstał w 2009 roku. W 2019 został rozbudowany



Kompletacja odbywa się za pomocą sortera, voice picking i pick by light. Frigo Logistics to jedyny operator logistyczny w Polsce, który wdrożył kompletację na sorterze dla produktów mrożonych



Każdy pracownik jest wyposażony w odpowiednie ubranie chroniące przed odmrożeniami

się dystrybucją. Również Aldi wybudowało podobny obiekt w Bydgoszczy, jednak nadal operator obsługuje 70% produktów spożywczych z magazynu w Czeladzi. Dla Lidla i Biedronki, które również mają własne mroźnie, operator świadczy usługę dystrybucyjną na zlecenie producentów.

o dwie strefy o łącznej powierzchni 3,5 tys. m^2 . Cały obiekt ma powierzchnię 18 tys. m^2 i pojemność 21 tys. miejsc paletowych. W pierwszej strefie odkładane są gotowe przesyłki po kompletacji, które czekają na bezpośredni załadunek do docelowego odbiorcy,

systemów *voice picking* i *pick by light*. Frigo Logistics to jedyny operator logistyczny w Polsce, który wdrożył kompletację na sorterze dla produktów mrożonych. Pozwoliła ona bardzo poprawić jakość usług, podobnie jak terminale radiowe, które umożliwiają rejestrowa-

nie na bieżąco wszystkich informacji w systemie.

W tych niemal „arktycznych” warunkach, w systemie trzymianowym, pracuje 160 osób, z czego niemal połowę stanowią kobiety. Każda z zatrudnionych osób po 1 godzinie i 30 minutach kompletacji idzie na przerwę. W tym czasie ma zapewniony posiłek regeneracyjny i ciepłe napoje. Praca rzeczywista, przy osmiogodzinnym systemie pracy i wielu przerwach, trwa więc siedem godzin. Dzięki temu i codziennemu przeglądowi sortera przez pracowników działu technicznego Frigo Logistics, wszystko przebiega sprawnie.

Sorter i inne urządzenia pracujące w mroźni muszą być dostosowane do niskich temperatur, dlatego ekrany komputerów są podgrzewane – tylko wtedy nie ulegają oszronieniu. O tym, że nie jest to *blef*, mogłam się przekonać obserwując aparat fotograficzny, na którego obiektywie już po kilku minutach osiadał szron. Cały sprzęt musi być więc dostosowany do tych wymagających warunków. Niestety, ten o odpowiednich parametrach jest niedostępny, gdyż nie opłaca się go produkować ze względu na małe zapotrzebowanie. Na chwilę obecną na rynku nie ma odpowiednich wózków autonomicznych czy dronów do liczenia towaru, jednak Frigo Logistics i w tych warunkach znakomicie sobie radzi. War-

wanego do niskich temperatur, gdzie wszystkie jego elementy są zrobione z odpowiednich materiałów. Wybrano tę polską, m.in. ze względu na łatwość serwisowania.

W ciągu dwóch lat od wdrożenia sortera do ruchu cały czas trwa praca nad optymalizacją procesów, tak aby automa-



Sorter i inne urządzenia pracujące w mroźni muszą być dostosowane do pracy w niskich temperaturach, dlatego ekrany komputerów są podgrzewane – tylko wtedy nie ulegają oszronieniu

tyka była dostosowana do bieżącej pracy i wymagań klientów.

Ciągłe zmiany

W magazynie w Radomsku obsługa klientów odbywa się również w systemie

ko i poprawnie. Na taśmę trafiają towary, które po przesortowaniu i skierowaniu do odpowiednich odbiorców, dystrybuowane są do sklepów w całej Polsce. Z Radomska średnio obsługiwanych jest 1800-2400 palet dziennie (dotyczy to przyjęć i wydań).

Samochody chłodnie, w których temperatura wynosi -25 st. C, z magazynów

Frigo Logistics docierają do ponad 4,5 tys. odbiorców w całym kraju. Temperatura w nich jest rygorystycznie przestrzegana, gdyż produkty głęboko mrożone wymagają kontrolowania temperatur na każdym etapie procesu logistycznego. Tylko wtedy są w pełni bezpieczne. Ich odbiorcami są największe sieci handlowe obecne w naszym kraju. Codziennie z magazynu w Radomsku wyjeżdża 900-1200 palet.

Większość sieci handlowych (cztery) obsługiwanych jest z Radomska. W najbliższym czasie w Nowym Dworze Mazowieckim powstanie w 90% pół-automatyczny magazyn, gdzie również składowanie będzie odbywać się automatycznie.

Frigo Logistics stale się zmienia. W tym roku na inwestycje przeznaczonych będzie 200 mln zł, z nich zostanie zakupionych 15 ciągników i 15 naczip.

Największy popyt na usługi logistyczne jest w trakcie *picków*, czyli w lutym – tłusty czwartek, w Święta Wielkanocne, w maju – majówka oraz w okresie wakacyjnym. W firmie inwestuje się również w nowoczesną i energooszczędną infrastrukturę. We wszystkich lokalizacjach zamontowano oświetlenie ledowe, a dachy obiektów w Żninie i Radomsku wyposażone są w panele fotowoltaiczne, co w 25% zaspakaja zapotrzebowanie na energię elektryczną. W Żninie dodatkowo ma powstać farma fotowoltaiczna. Dzięki tej i innym inwestycjom zapotrzebowanie na energię zostanie zaspokojone aż w 30%. |

Elżbieta Haber

to nadmienić, że tylko jedna polska firma i jedna zagraniczna oferowały zaprojektowanie i wdrożenie sortera przystoso-

cross-dock, co oznacza szybki przepływ towarów. Obsługa sortera jest intuicyjna i bezpieczna, kompletacja przebiega szyb-



Obsługa sortera jest intuicyjna i bezpieczna, kompletacja przebiega szybko i poprawnie. Na taśmę trafiają towary, które po przesortowaniu i skierowaniu do odpowiednich odbiorców, dystrybuowane są do sklepów w całej Polsce



Na szczycie listy dużych e-nabywców entuzjastów znajduje się Polska (57%) i Wielka Brytania (55%)

Fot. DPD

ZMIANY EKONOMICZNE I NOWE ZWYCZAJE

BAROMETR E-SHOPPER GEOPOST 2022

Tegoroczna edycja Barometru e-Shopper 2022 pod nazwą „Delivering Change” przedstawia wpływ globalnej sytuacji ekonomicznej na zwyczaje zakupowe europejskich e-kupujących i tym samym prezentuje trendy e-commerce.

Wynika z niego, że 77% Europejczyków to e-konsumenci, a 48% z nich regularnie robi zakupy w sklepach internetowych. Najczęściej kupowanymi kategoriami produktowymi są niezmiennie odzież i obuwie. Znacząco wzrosła także sprzedaż produktów medycznych. A aż 35% osób regularnie korzystających z e-sklepów zamówiło od stycznia świeżą żywność i napoje przez internet.

– W erze post-pandemicznej, gdy społeczeństwo stara się przystosować do niestabilnej sytuacji, zmiany są nadal stałym elementem codzienności. Co więcej, ich tempo przyspieszyło przynosząc większą niepewność, lecz także otwierając nowe możliwości. Na tle wszystkich zmian ewoluują również potrzeby i oczekiwania konsumentów. Jak na sytuację gospodarczą reagują klienci e-sklepów? Jakie towary kupują? Jakie są ich oczekiwania i czy są one spełniane? Barometr e-Shopper 2022, bazujący na dogłębnej analizie prawie 24 tys. e-konsumentów z 22 krajów europejskich, dostarcza informacje o zmianach, ujawniając tym samym najnowsze i najbardziej znaczące trendy oraz zapewniając wartościową analizę i wgląd w to, co mogą przynieść

najbliższe lata – mówi Jean-Claude Sonet, wiceprezes odpowiedzialny za marketing, komunikację i CSR GeoPost.

Regularni e-konsumenci i entuzjaści

Stali europejscy e-konsumenci to osoby w wieku od 18 do 70 lat, którzy co miesiąc zamawiają online co najmniej jedną

Stali europejscy e-konsumenci to osoby w wieku od 18 do 70 lat, którzy co miesiąc zamawiają online co najmniej jedną kategorię produktów i generują największy odsetek aktywności zakupowej w internecie – 87% e-zakupów w Europie.

kategorię produktów i generują największy odsetek aktywności zakupowej w internecie – 87% e-zakupów w Europie. Ci klienci otrzymują średnio 5,3 przesyłek miesięcznie.

Wśród entuzjastów, czyli dużych nabywców napędzających e-commerce, zapal utrzymuje się na wysokim poziomie pomimo mniejszej liczby zakupów

w e-sklepach. Podobnie jak zwykli europejscy e-konsumenci, entuzjaści wybierają w sieci coraz więcej kategorii produktów. W przeciwieństwie do zwykłych klientów, których wydatki na zakupy związane ze sposobem spędzania wolnego czasu (książki, rozrywka, technologie) zmniejszyły się, zakupy entuzjastów pozostają stabilne – kupują tyle samo co wcześniej lub nawet więcej we wszystkich kategoriach. Na szczycie listy dużych e-nabywców entuzjastów znajduje się Polska (57%) i Wielka Brytania (55%).

Nowy koszyk zakupowy w e-commerce

Europejscy konsumenci regularnie dokonujący zakupów w internecie nie stracili przekonania do e-commerce. Motywacją ich wyboru są praktyczne aspekty tego sposobu dokonywania zakupów, który uważają za bardziej wygodny. W odpowiedzi na pogarszające się warunki gospodarcze klienci sklepów internetowych wykazują większą niż kiedyś wrażliwość na ceny, zaś poziom zakupów nieco się obniżył, dlatego zakupy w sieci stanowią także platformę do poszukiwania korzystnych cenowo ofert. Aż 63% regularnych e-konsumentów uważa, że zakupy w sieci pozwalają zaoszczędzić pieniądze.

Wprawdzie zmniejszył się udział zakupów dokonywanych pod wpływem impulsu, jednak wzrosła gama kupowanych produktów. Na pierwszym miejscu wśród wybieranych kategorii produktowych pozostała niezmiennie odzież (59% e-kupujących) oraz obuwie (49%). Produkty z kategorii zdrowie i uroda przesunęły się na trzecie miejsce w rankingu najchętniej kupowanych przez internet towarów, a sprzedaż produktów medycznych

znacząco wzrosła. Jednym z oczywistych wyjaśnień jest efekt pandemii, która spowodowała cyfryzację sektora ochrony zdrowia i przyspieszyła rozwój aptek internetowych. Lockdown zwiększył też liczbę internetowych wizyt lekarskich, a zakup produktów medycznych online jest kolejnym logicznym krokiem w tym procesie. |



W oddziale Warszawa II rozpocznie się montaż sortera do rozdziału przesyłek paczkowych. Dzięki niemu możliwe będzie sortowanie 15 tys. przesyłek na godzin

POCZTA POLSKA PRZECHODZI TRANSFORMACJĘ

Przez lata Poczta Polska kojarzona była, i nadal często jest, z przesyłkami listowymi. Jest ich coraz mniej, za to zwiększył się rynek przesyłek paczkowych, co przede wszystkim związane jest z obsługą e-commerce. Dlatego też nasz największy operator pocztowy postanowił zainwestować w infrastrukturę logistyczną przystosowaną do obsługi paczek.

To, że krok jest słuszny, świadczy m.in. postanowienie mówiące o tym, że od 1 stycznia 2024 r. podmioty publiczne podczas korespondencji będą musiały korzystać z poczty elektronicznej. Sprawi ono, że rynek listów skurczy się jeszcze bardziej.

Przystosowanie do nowych warunków i konkutowanie z podmiotami obecnymi na rynku przesyłek paczkowych wiąże z budową hubów pocztowych i inwestycją w nowoczesne sortery, bo tylko to może zapewnić płynną transformację obecnej sieci, przystosowanej głównie do obsługi listów, w sieć, w której dominować będą przesyłki KEP (kurierskie, ekspresowe, paczkowe) i e-commerce.

Łatwiejsze korzystanie z usług paczkowych ma umożliwić Architektura Sieci Logistycznej (ASL), będąca jedną z ważniejszych inicjatyw strategicznych Poczty Polskiej. Tym samym nasz narodowy operator pocztowy stanie się bardziej konkurencyjny w stosunku do innych poczt narodowych, które już od jakiegoś czasu zmieniają swoją infrastrukturę. Dzięki modernizacji będzie mógł dostarczyć 94%

przesyłek następnego dnia po nadaniu, poza tymi adresowanymi do odbiorców zamieszkujących obszary wiejskie.

– *Perspektywiczny rynek usług paczkowych, zdominowany przez zagraniczne korporacje z wielkim kapitałem, nie należy do łatwych. Nie zamierzamy jednak składać broni i realizujemy wiele inwe-*

Konkutowanie z podmiotami obecnymi na rynku przesyłek paczkowych wiąże z budową hubów pocztowych i inwestycją w nowoczesne sortery. Tylko to zapewni płynną transformację obecnej sieci, przystosowanej głównie do obsługi listów, w sieć, w której dominować będą przesyłki KEP.

stycji, które skutecznie zwiększą naszą konkurencyjność, a w efekcie zapewnią nowych, zadowolonych klientów. Zgodnie z obraną strategią inwestujemy w modernizację obiektów logistycznych i parku maszynowego. Testujemy również wiele nowych technologii. Wszystkie te działania służą mają priorytetowemu celowi – sprawnej i szybkiej obsłudze rosnącego

wolumenu przesyłek – podkreśla Krzysztof Falkowski, prezes Poczty Polskiej.

W ramach projektu ASL

Rozbudowa infrastruktury z myślą, że będzie przystosowana do obsługi paczek rozpoczęła się parę miesięcy temu, co było konsekwencją decyzji Ministerstwa Aktywów Państwowych z 2021 r. o dokapitalizowaniu Poczty Polskiej w wysokości 190 mln zł. Środki te przeznaczone zostały wyłącznie na realizację inwestycji w zakresie ASL. Planowana pełna kwota nakładów inwestycyjnych na ten cel to ponad 350 mln zł. Dzięki temu rozbudowana zostanie nie tylko sieć logistyczna, ale także główne węzły ekspedycyjno-rozdzielcze i od podstaw zostaną zbudowane nowe systemy informatyczne: przeznaczony do planowania transportu, system okienkowy, czy aplikacje do mobilnego odbioru przesyłek. Budowa architektury sieci logistycznej planowana jest w 10 lokalizacjach. Natomiast już teraz, w całym łańcuchu dostaw wdrażany jest system RFID, dzięki któremu wszystkie przesyłki byłyby tagowane.

Największym przedsięwzięciem jest budowa i umaszynowanie sortowni Warszawa II w miejscowości Ciemne k. Radzymina. Będzie to drugi obiekt PP w okolicach stolicy (po Warszawie I, gdzie obsługiwane są także przesyłki zagraniczne), ale bardziej nowoczesny. Budowę rozpoczęto jesienią zeszłego roku. Ma tam powstać 50 tys. m² powierzchni operacyjno-logistycznej. Inwestycja składa się z dwóch obiektów: pierwszy ma służyć jako węzeł rozdzielczy do obsługi przesyłek paczkowych oraz paletowych nadchodzących z innych węzłów rozdzielczych w kraju, a drugi przeznaczony jest do obsługi własnego obszaru

działania, a dotyczy to również przesyłek nadawanych przez klientów masowych. 13 tys. m² zajmował będzie *cross-dock*; dla przesyłek paczkowych przeznaczono w magazynie 25 tys. m² i dodatkowo 4 tys. m² pod wiatą. Zaplanowano 60 bram dla kurierów i 90 tys. miejsc pod wiatą. Planowany termin realizacji inwestycji to czwarty kwartał br. Już w trzecim

kwartale rozpocznie się montaż sortera do rozdziału przesyłek paczkowych. Dzięki niemu możliwe będzie sortowanie 15 tys. przesyłek na godzinę.

Nie tylko Warszawa II

Trwa również modernizacja i budowa innych centrów logistycznych oraz ich uszeregowanie, co ma zapewnić efektywną obsługę rozwijającego się rynku e-commerce. Szereg działań Poczta Polska zrealizowała w trzech obiektach logistycznych we Wrocławiu, Lublinie oraz Lisim Ogonie pod Bydgoszczą. Wartość inwestycji w tych trzech sortowniach sięga 220 mln zł. To największa jednorazowa inwestycja w nautomatyzację procesów logistycznych od początku historii spółki. Trzy nowoczesne sortery paczkowe zlokalizowane w tych zmodernizowanych sortowniach zostaną uruchomione jeszcze w tym roku.

W hali logistycznej we Wrocławiu zakończono prace adaptacyjne, dzięki czemu obiekt zyskał dodatkowe 1500 m² powierzchni. Zostały również sfinalizowane prace w zakresie posadowienia nowego sortera, umożliwiającego automatyczne segregowanie przesyłek pocztowych. Uroczyste uruchomienie sortera będzie miało miejsce 23 maja br. Z kolei w głównym budynku lubelskiej sortowni, o powierzchni ponad 17,4 tys. m², zakończono zadania adaptacyjne hali operacyjnej. Sfinalizowano również budowę nowych pomieszczeń biurowych, 15 nowych bram, w tym 14



Szereg działań Poczta Polska zrealizowała we Wrocławiu, Lublinie oraz Lisim Ogonie pod Bydgoszczą. Wartość inwestycji w tych trzech sortowniach sięga 220 mln zł. To największa jednorazowa inwestycja w nautomatyzację procesów logistycznych od początku historii spółki

-ekspedycyjny oraz biurowy, bezpośrednio połączone z istniejącą halą. Równocześnie z prowadzonymi pracami adaptacyjnymi trwa montaż sortera do automatycznego rozdziału paczek. Planowane zakończenie montażu sortera to także trzeci kwartał br.

– Z punktu widzenia rynkowego i możliwości zyskania przewagi konkurencyjnej,

przesyłek międzynarodowych, które często mają niestandardowy układ danych adresowych. Urządzenia są „szyte na miarę” i dostosowane do potrzeb użytkowników Poczty Polskiej, jak również wielkości i potencjału poszczególnych sortowni. Innowacyjność rozwiązania pozwoli na uniwersalizm i obsługę różnej wielkości

Latwiejsze korzystanie z usług paczkowych ma umożliwić Architektura Sieci Logistycznej (ASL), będąca jedną z ważniejszych inicjatyw strategicznych Poczty Polskiej.

bardzo istotne jest posiadanie właściwie zaplanowanej sieci połączeń, odpowiednio zlokalizowanych hal oraz ich wyposażenie w nowoczesne sortery, przeznaczone do automatycznego opracowywania

przesyłek. Komponent IT stanowi integralną część tej inwestycji, zarówno systemy automatyzacji procesu odczytywania kodów, jak też integracja z innymi systemami informatycznymi Poczty.



W hali logistycznej we Wrocławiu zakończono prace adaptacyjne, dzięki czemu obiekt zyskał dodatkowe 1500 m² powierzchni. Zostały również sfinalizowane prace w zakresie posadowienia nowego sortera, umożliwiającego automatyczne opracowywanie przesyłek pocztowych

kurierskich, a także przebudowę placu manewrowego. Obecnie trwają prace związane z montażem sortera. Planowane zakończenie jego montażu to trzeci kwartał br. Zakres adaptacji sortowni Lisi Ogon obejmuje przebudowę głównej hali logistycznej, która umożliwi montaż sortera przesyłek paczkowych. Dodatkowo powstaną dwa budynki: magazynowo-

przesyłek. Te działania zwiększą przepustowość naszej sieci i zoptymalizują jej koszty. Celem działań jest zapewnienie jakości usług oczekiwanej przez klientów – mówi Andrzej Bodziony, wiceprezes Poczty Polskiej.

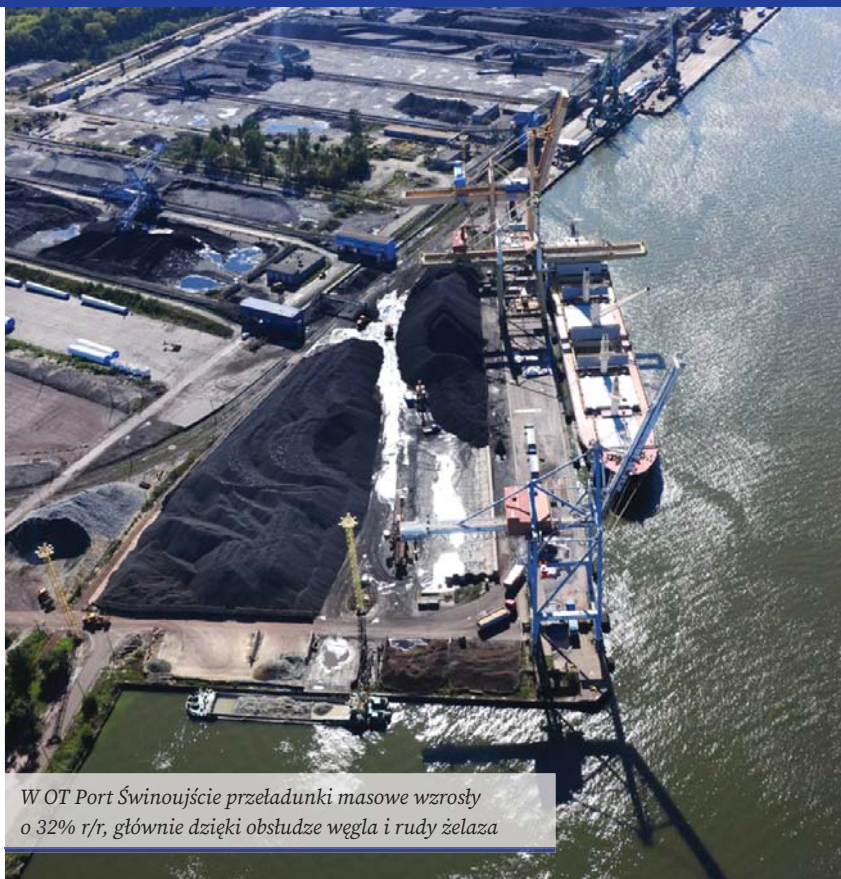
Instalowane sortery pozwolą na automatyczny odczyt nie tylko zestandaryzowanych etykiet adresowych, ale także

Poza tym

Równocześnie rozpoczęto prace obejmujące najem i budowę innych jednostek logistycznych wchodzących w skład infrastruktury Poczty Polskiej, a także procedury przetargowe na wyłonienie wykonawcy dla najmowanych obiektów logistycznych z planowanym oddaniem do użytku w pierwszym kwartale 2025 r. Dotyczy to Łodzi i Krakowa, w którym pozyskany na drodze najmu nowy obiekt logistyczny ma powierzchnię blisko 34 tys. m². Podobne obiekty mają funkcjonować w Rzeszowie, Olsztynie i Białymstoku.

Uruchamiane są również sortownie regionalne – w Koszalinie, Szczecinie i Gdyni. Do tego powstaje coraz bardziej gęsta sieć automatów paczkowych PP przy sieci sklepów Biedronka. Ta nowa architektura logistyczna ma sprawić, że wolumeny paczkowe będą wzrastać o kilkanaście procent rocznie – tak twierdzi Andrzej Bodziony, wiceprezes Poczty Polskiej. |

Elżbieta Haber



W OT Port Świnoujście przeładunki masowe wzrosły o 32% r/r, głównie dzięki obsłudze węgla i rudy żelaza

ROŚNIE KURS AKCJI OT LOGISTICS

455,3 mln zł przychodów z działalności kontynuowanej, wzrost sprzedaży usług spedycyjnych o blisko 120% r/r i portowych o 76% r/r oraz skonsolidowana EBITDA na działalności kontynuowanej wynosząca blisko 145 mln zł – tak w skrócie można podsumować 2022 rok w Grupie OT Logistics.

Przychody w wymienionej wysokości oznaczają wzrost na działalności kontynuowanej o 82% r/r., głównie z powodu wysokich wzrostów w działalności spedycyjnej – za sprawą obsługi frachtów morskich, spedycji kolejowej oraz w działalności portowej (wyższa sprzedaż na przeładunkach towarów masowych). Warto dodać, że zysk EBITDA w 2022 r. skurczył się o 12% do 145 mln zł (w tym ponad 115 mln zł dotyczyło działalności portowej). Skonsolidowane przychody ze sprzedaży sięgnęły 455,29 mln zł wobec 791,05 mln zł rok wcześniej. Natomiast EBITA na działalności kontynuowanej bez zdarzeń jednorazowych była wyższa o 89 mln zł. Spółka odnotowała 138,77 mln zł skonsolidowanego zysku netto przypisanego akcjonariuszom jednostki dominującej w 2022 r. wobec

104,46 mln zł zysku rok wcześniej. Zysk operacyjny spadł r/r o 10% i wyniósł 105,42 mln zł.

– Przeprowadzony program restrukturyzacyjny oraz wyniki operacyjne poprawiły płynność i wskaźniki finansowe Grupy. Sytuacja finansowa znacząco się poprawiła, a tym samym płynność została ustabilizowana. Zakończona w marcu 2023 r. transakcja sprzedaży akcji Luka

Rijeka przyniosła ok. 50 mln zł wolnych środków oraz umożliwiła całkowite zaspokojenie wierzytelności obligatariuszy uprawnionych z obligacji serii H i serii G wyemitowanych przez OT Logistics S.A. i tym samym spłatę wszelkich zobowiązań spółki z tytułu obligacji – tak podsumował ubiegły rok wiceprezes OT Logistics Grzegorz Zubrzycki.

Warto dodać, że sprzedaż akcji Luka Rijeka d.d. pozwoliła zakończyć spory i postępowania sądowe, które utrudniały działalność Grupy. – Prawomocnie umorzono zostało postępowanie w przedmiocie ogłoszenia upadłości, spółka została zwolniona spod kontroli Tymczasowego Nadzorca Sądowego, Allianz ZB d o.o. wycofał pozew wniesiony przeciwko OT Logistics przed Trybunałem Arbitrażowym w Zagrzebiu – dodał członek Zarządu OT Logistics Daniel Górecki.

Przed wszystkim działalność portowa

Kluczową działalnością Grupy w 2022 r. była działalność portowa i usługi z nią powiązane. A ubiegły rok potwierdził strategiczne znaczenie aktywów portowych dla wielu łańcuchów dostaw w gospodarce krajowej i globalnej. W OT Port Świnoujście przeładunki masowe wzrosły o 32% r/r, głównie dzięki obsłudze węgla i rudy żelaza. W OT Port Gdynia było to 22 % r/r za sprawą ładunków agro i węgla. Na zwiększone zapotrzebowanie na usługi portowe w zakresie takich towarów jak zboża, półprodukty stalowe, węgiel i ruda wpłynęły m.in. wojna w Ukrainie i spowodowana przez nią blokada portów czarnomorskich, zaburzenia w dostawach i sankcje na ładunki z Rosji (węgiel sprowadzany drogą morską, m.in. z Afryki, obu Ameryk i Australii).

– Poprawiliśmy efektywność operacyjną oraz wyniki z tej części naszego biznesu i jesteśmy na najlepszej drodze do dalszych, dynamicznych wzrostów. Sprzyjała nam sytuacja rynkowa, zwłaszcza wzmożony popyt na usługi przeładunkowe oraz transportowe, na których się koncentrowaliśmy. W efek-

GRUPA OT LOGISTICS

- | Operator portowy świadczący usługi transportowe, spedycyjne i logistyczne.
- | Podstawowym obszarem jej działalności są rynki Europy Środkowo-Wschodniej: Polska, Czechy i Słowacja.
- | W skład Grupy OTL wchodzi morskie terminale portowe: OT Port Świnoujście oraz OT Port Gdynia, a także spółka Port Żegluga Szczecińska zajmująca się obsługą projektów hydrotechnicznych. Grupa jest właścicielem spółki spedycyjnej Rentrans Cargo, spółki Kolej Bałtycka – świadczącej usługi manewrowe i transport kolejowy.

cie w 2022 r. (porównując wyniki działalności kontynuowanej) w segmencie portowym sprzedaż wzrosła o 76% r/r, a spedycyjnym aż o 120% r/r. Poszerzyliśmy łańcuch logistyczny i dzięki temu możemy oferować pełen wachlarz usług: frachtowanie statków, obsługę portową, spedycję i transport – mówi Kamil Jedynak, prezes OT Logistics.

Wykonanie większej liczby przeładunków i przewozów towarów jest możliwe dzięki temu, że terminale należące do OT Logistics pozyskują kolejne urządzenia usprawniające przeładunek i poprawiają efektywność powierzchni składowych oraz magazynowych. Ale to nie koniec. – *Zamierzamy poprawiać konkurencyjność rynkową naszych portów, m.in. poprzez znaczne zwiększe-*



Kluczową działalnością Grupy w 2022 r. była działalność portowa i usługi z nią powiązane

W kolejnych kwartałach

Po zakończeniu restrukturyzacji firma będzie dążył do tego, aby porty były bardziej uniwersalne, tak aby nie była

nią rosto. W ocenie zarządu jest to efekt trwałej zmiany łańcuchów dostaw.

Obecnie OT Logistics skupia się na eksporcie zboża, jednak obsługa przez porty koksu, węgla koksującego, rudy żelaza cały czas jest na wyrównanym poziomie. Jedyne widać spadek importu węgla energetycznego, ale powinien on ruszyć w II półroczu. Dlatego też w planach Grupy są kolejne inwestycje i modernizacja urządzeń przeładunkowych, automatyzacja oraz optymalizacja procesów operacyjnych w działalności portowej.

Dodajmy, że zarząd OTL zaproponował akcjonariuszom przeznaczenie 65,49 mln zł z zysku netto za 2022 r. na dywidendę, co oznacza wypłatę w wysokości 5 zł na akcję. To pierwsza po kilkuletniej przerwie dywidenda OT Logistics. |

Opr. EH

Spółka odnotowała 138,77 mln zł skonsolidowanego zysku netto przypisanego akcjonariuszom jednostki dominującej w 2022 r. wobec 104,46 mln zł zysku rok wcześniej. Zysk operacyjny spadł r/r o 10% i wyniósł 105,42 mln zł.

nie raty przeładunkowej i potencjału składowego dla kluczowych towarów oraz wdrażanie dalszych optymalizacji kosztowych. Przyspieszonej realizacji powyższych działań sprzyja wzmożony popyt na usługi świadczone przez Grupę. – podkreśla Kamil Jedynak.

skazaną na jedną grupę towarową, tylko gotowa na obsługę całego spektrum towarów. W kolejnych kwartałach 2023 r. OT Logistics spodziewa się wzmożonego zainteresowania usługami Grupy, zwłaszcza że od II kw. 2022 r. zainteresowanie usługami świadczonymi przez

DACHSER
Intelligent Logistics

SUKCES WYMAGA NIEZAWODNYCH POŁĄCZEŃ.

DACHSER Polska

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morska
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i CHEM
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT



Terminal należący do Grupy CLIP, zbudowany na miarę XXI w., jest wyjątkowy nie tylko na warunki polskie, ale jednym z niewielu takich obiektów na świecie

FORUM W CIENIU WOJNY W UKRAINIE

Forum Transportu Intermodalnego FRACHT to coroczne wydarzenie poświęcone współpracy i relacjom biznesowym w branży TSL oraz otoczeniu instytucjonalnemu tego sektora. W tym roku do grona jego organizatorów – Międzynarodowego Stowarzyszenia Europa-Północ-Wschód (ENEIA), Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej (PUIG) oraz współorganizatora Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja – dołączył ukraiński współorganizator, Stowarzyszenie Producentów i Konsumentów Roślin Strączkowych Ukrainy.

Forum odbywa się już od 10 lat, tegoż roku miało miejsce w dniach 19-21 kwietnia i przebiegło w cieniu wojny w Ukrainie i związanych z tym ograniczeń gospodarczych. Spowodowana nią destabilizacja rynku międzynarodowych przewozów i przerwaniem łańcuchów dostaw na trasie Daleki Wschód-Europa spowodowały, że przyjęte wcześniej strategię transportowe i łańcuchy logistyczne musiały zostać poddane ponownej analizie i weryfikacji. Jak powinny one wyglądać po przeprowadzonej weryfikacji? Na co powinien być położony nacisk? – nad tymi zagadnieniami debatowali paneliści i uczestnicy FRACHT-u. Wśród nich byli przedstawiciele branży TSL, nauki, samorządów i rządów z takich państw jak Austria, Azerbejdżan, Czechy, Kazachstan, Kirgizja, Litwa, Łotwa, Niemcy, Słowacja, Szwecja, Turcja, Ukraina, Uzbekistan, Węgry i Włochy.

Pociągiem do Swarzędza

Pierwszy dzień Forum rozpoczął się od podróży pociągiem retro, podłączonym

do nowoczesnej lokomotywy Siemens, na trasie Warszawa-Swarzędz. Powrót do Warszawy również odbył się tym samym pociągiem, pasażerowie mieli więc okazję do nawiązania wielu formalnych i mniej formalnych kontaktów lub też odnowienia dawnych relacji.

Dlaczego wybrano Swarzędz? Wszystko dlatego, że jest to miejsce, w którym mieści się terminal intermodalny należący

Odpowiednio rozwinięta infrastruktura punktowa, dostępność nowoczesnego taboru kolejowego, instrumenty wsparcia, stabilna polityka energetyczna oraz dostęp do zawodów w kolejnictwie to warunki dalszego dynamicznego rozwoju rynku intermodalnego.

do Grupy CLIP, która była jednym z głównych sponsorów wydarzenia. Terminal, zbudowany na miarę XXI w., jest wyjątkowy nie tylko na warunki polskie, ale jednym z niewielu takich obiektów na świecie, który na dodatek stale jest rozbudowywany.

Obecnie jego pojemność wynosi 10 tys. TEU. Posiada trzy ogromne suwnice kontenerowe sterowane z biura operatorów i wysokiej jakości sprzęt przeładunkowy, dopasowany jednocześnie do naczep, kontenerów morskich i SWAP Bodies. Jest to jedyny hub intermodalny w Polsce wyposażony w nowoczesny, dedykowany system IT, który posiada 2 stacje Lohr Railway System do poziomego rozładunku 4 naczep jednocześnie. Na placach znajduje się ogromna ilość naczep intermodalnych, wagonów kontenerowych i wagonów kieszeniowych. Przeładunki z torów na koła i odwrotnie odbywają się w pobliżu magazynów mających taką powierzchnię dachów, że zmieściło się na nich panele fotowoltaiczne o mocy aż 8 MW.

Oglądanie terminalu, a potem lunch zajęły jednak tak dużo czasu, że nie starczyło go na omówienie wszystkich zaplanowanych tematów, zwłaszcza, że wiele z nich budziło spore zainteresowanie, a tematyka FRACHT-u była wielowątkowa. Do tego atmosferę spotkania podgrzewało rozporządzenie ministra rozwoju i technologii, które weszło w życie 15 kwietnia, o zakazie przywozu z Ukrainy produktów rolnych, a więc na cztery dni przed rozpoczęciem Forum.

W części merytorycznej dominowały wątki ukraińskie. Skoncentrowano się na

rozwoju transportu intermodalnego, tak ważnego na szlakach łączących Azję z Europą. Uczestnicy dyskusji zgodzili się, że odpowiednio rozwinięta infrastruktura punktowa, dostępność nowoczesnego taboru kolejowego, instrumenty wsparcia, stabilna

polityka energetyczna oraz dostęp do zawodów w kolejnictwie to warunki dalszego dynamicznego rozwoju rynku intermodalnego.

Drugiego dnia w Warszawie

W drugi dzień Forum wprowadził zebrań prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja, przewodniczący Rady Programowej Forum FRACHT Janusz Piechociński. Poruszył on temat zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw, które związane są przede wszystkim z pandemią i wojną w Ukrainie, a które zmusiły kraje i regiony europejskie do myślenia o większej samowystarczalności w zakresie energii, żywności, zasobów, technologii i o skracaniu łańcuchów dostaw, a więc o *reshoringu*. – *W tej sytuacji polski rząd, biznes oraz przedstawiciele nauki powinni być ambasadorami zwiększenia wymiany handlowej i inspirować Komisję Europejską w kierunku racjonalnego tworzenia nowych impulsów do rozwoju rynku TSL* – stwierdził Janusz Piechociński.

Podczas spotkania zajęto się m.in. tak istotnymi tematami jak europejskie, azjatyckie i euro-azjatyckie korytarze transportowe, polityczne uwarunkowania i priorytety z zakresu bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. A punktem wyjścia do dyskusji o korytarzach transportowych oraz logistyce dla Ukrainy i aktualnych uwarunkowaniach, były dane dotyczące rynku transportu. Wyniki przewozowe transportu intermodalnego w 2022 r. oraz projekcja ich rozwoju do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. zaprezentowane zostały przez Urząd Transportu Kolejowego. Scenariusz bazowy przewiduje dalszy umiarkowany wzrost kolejowych przewozów intermodalnych do 2030 r., jednak dynamika w latach 2020-2030 będzie znacznie niższa niż w poprzednim dziesięcioleciu. Na przestrzeni lat 2013-2022 to pierwszy rok, kiedy nastąpił spadek przewiezionych ton o 1,4% (26,2 mln ton w 2022 r., 26,5 mln ton w 2021 r.).

Tym bardziej ważne są więc takie inicjatywy jak podejmowanie przez Unię Europejską wsparcia dla integracji ukraińskiej sieci kolejowej z siecią europejską oraz promocja cyfrowego transportu i tworzenie korytarzy solidarnościowych między Ukrainą a Unią Europejską. Zostały one ustanowione w ramach działań UE prowadzonych w odpowiedzi na rosyjską agresję. Umożliwiają eksport ukraińskich produktów rolnych oraz prowadzenie handlu z tym krajem. Funkcjonowanie korytarzy pozwala na identyfikację problemów i przeszkód w trakcie ich działania. Dotyczy to zarówno infrastruktury liniowej, terminali logistycznych i centrów przeładunkowych.

Co więcej, wiadomo już, że kiedy skończy się wojna na Ukrainie, potrzeby tego kraju na surowce, sprzęt i materiały budowlane będzie ogromne. Potrzebne będą więc sprawne europejskie sieci kolejowe i autostrady. Będzie to też miało wpływ na



Pierwszy dzień Forum rozpoczął się od podróży pociągiem retro, podłączonym do nowoczesnej lokomotywy Siemens, na trasie Warszawa-Swarzędz

wzrosty cen transportu i obniżenie jego dostępności. Podobnie będzie nie tylko z materiałami budowlanymi, ale i wszystkim co zniszczona Ukraina będzie importować nie tylko z Europy.

Inicjatywa Trójmorza wróciła

Innym z wiodących tematów było zbudowanie w ramach Inicjatywy Trójmorza, w regionie Europy Środkowej (między Morzem Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym), spójnej i dobrze zintegrowanej infrastruktury, która pozwoli nadrobić zapóźnienia

cowy jest znacznie utrudniony z powodu zniszczenia torów i blokady portów morskich, a także niedoboru energii. A choć kolej emituje 9 razy mniej CO₂ niż drogi i jest 7 razy bardziej energooszczędna, to z powodu wzrostu cen prądu w 2023 r. (szacuje się, że będzie kosztować europejskie koleje aż 10 mld euro), może powstać nowa bariera dla rozwoju zrównoważonego transportu intermodalnego. Inne ważne bariery to regulacje czy niedostosowania infrastruktury kolejowej oraz niedostateczna cyfryzacja transportu, która wymaga stworzenia sieciowego i systemowego podejścia do kolei. Potrzebne jest więc zapewnienie bezpieczeństwa oraz efektywności i atrakcyjności usług transportu kolejowego, a także podniesienie zdolności przepustowości i automatyzacji procesów.

Uczestnicy Forum FRACHT, Grupa Clip oraz Ukraińskie Koleje Państwowe (Ukrzalyznica), z myślą o tym, aby transport intermodalny stał się bardziej opłacalny i bezpieczny, podjęli decyzję o rozpoczęciu pilotażowego programu współpracy. Celem tego przedsięwzięcia jest wzmocnienie polsko-ukraińskich relacji w zakresie wymiany handlowej, w szczególności transportu i logistyki. Realizacja pilotażowego programu pozwoli na wypracowanie perspektyw współpracy pomiędzy przewoźnikami, a także wdrażaniu rozwiązań ukierunkowanych na wzmocnienie współpracy pomiędzy Ukrainą i państwami Unii Europejskiej.

Oczywiście to niejedynie tematy, które były poruszane w trakcie Forum Transportu



W trakcie Forum Transportu Intermodalnego FRACHT mówiono m.in. o znaczeniu e-commerce w branży TSL, o infrastrukturze, cyfryzacji, portach przyszłości i łańcuchach dostaw opartych o dekarbonizację, czy też o nowych napędach

rozwojowe. Zdaniem panelistów, dzięki temu infrastrukturalne i gospodarcze nierówności wspólnego europejskiego rynku zostaną zmniejszone, a to ograniczy podział UE na mniej i bardziej rozwinięte obszary integracji. Będzie też służyć zacieśnianiu powiązań, w tym z Ukrainą.

Podczas panelu podkreślono, jak ważna jest infrastruktura kolejowa nie tylko dla gospodarki, ale też dla obronności i bezpieczeństwa państw, co pokazał konflikt zbrojny w Ukrainie. Tam transport surow-

Intermodalnego FRACHT. Mówiono również o znaczeniu e-commerce w branży TSL, o infrastrukturze, cyfryzacji, portach przyszłości i łańcuchach dostaw opartych o dekarbonizację, czy też o nowych napędach. Nie na wszystkie pytania udało się udzielić odpowiedzi, także powodu z braku czasu i wielu zadawanych pytań. Poza tym na wiele pytań nie znano odpowiedzi. Na koniec spotkania były podziękowania dla Polaków ze strony Ukraińców, a nawet autentyczne ły. |

Elżbieta Haber



Fot. Pixabay

Towary importowane z krajów trzecich muszą spełniać normy europejskie, by móc je dopuścić do obrotu. Należy więc zweryfikować obowiązujące wymogi i sprawdzić, czy towar importowany na pewno je spełnia

SKUTECZNY I BEZPIECZNY IMPORT Z AZJI

Import towarów to często skomplikowany proces. Jak więc skutecznie zaplanować łańcuch dostaw, aby nie było niespodziewanych wypadków? – radzi Emilia Rogalska dyrektor ds. przewozów samochodowych i multimodalnych firmy BGT Sp z o.o. zajmującej się logistyką i transportem.

Na co zwracać szczególną uwagę przy planowaniu łańcucha dostaw z Azji?

Przede wszystkim na wiarygodność producenta oraz na warunki incoterms przez niego proponowane. Podstawową weryfikację można przeprowadzić samodzielnie – poprosić go o *business licence*, na którym powinien widnieć QR kod, po zeskanowaniu którego zostaniemy przeniesieni na rządową stronę z informacjami

Podstawową weryfikację producenta można przeprowadzić samodzielnie – poprosić go o *business licence*, na którym powinien widnieć QR kod i po zeskanowaniu którego zostaniemy przeniesieni na rządową stronę z informacjami o danym przedsiębiorstwie.

mi o danym przedsiębiorstwie. Będą tam takie dane, jak data założenia, adres rejestrowy, ilość pracowników, kapitał itp. To jednak nie daje nam gwarancji rzetelności nadawcy – by mieć 100% pewność należy skorzystać z firmy przeprowadzającej audyty przedsiębiorstw i inspekcje produkcji.

Zaleca się unikać współpracy z nadawcami na warunkach CIF (Incoterms 2020 – międzynarodowe warunki sprzedaży), gdyż niesie to ryzyko konieczności poniesienia wysokich kosztów portowych w porcie wejścia. Najbezpieczniej jest umówić się z nadawcą na incoterms EXW/FCA/FOB i skorzystać z usług polskiej spedycji – wtedy importer może liczyć na transparentność kosztów.

Towary importowane z krajów trzecich muszą spełniać normy europejskie,

by móc je dopuścić do obrotu. Należy więc zweryfikować obowiązujące wymogi i sprawdzić, czy towar importowany na pewno je spełnia.

Warto też poświęcić uwagę kwestii czasu realizacji importu i odpowiednio dobrać drogę transportu: morską, kolejową lub lotniczą. Należy przyjąć margines błędu

w szacowaniu czasu dostawy, gdyż transport taki obciążony jest ryzykiem opóźnień – zarówno ze względu na *force majeure* (siła wyższa), jak i bardziej „przyziemne” powody, jak rewizja wyznaczona przez urząd celny.

Czy sytuacja geopolityczna na świecie ma znaczący wpływ na przepływ bądź transport towarów lub usług do Polski i Europy?

Początkowo wojna spowodowała dużą panikę, również wśród importerów. Z informacji przekazywanych nam przez klientów wiemy, że wiele przewoźników i spedycji wycofało się z realizacji transportu kolejowego z obawy przed ewentualnymi działaniami wojennymi i ich skutkami. Wielu klientów również profilaktycznie wybierało drogę morską zamiast kolejowej. Jednak teraz, po roku, możemy powiedzieć, że dotychczas wojna nie powodowała bezpośrednich problemów w transporcie z Azji, towary w drodze kolejowej dojeżdżały bez większych opóźnień i bez uszczerbku. Droga morską i lotniczą pozostała niemal nietknięta skutkami wojny.

W czasie pandemii jednak odczuliśmy znacznie różnicę. Opóźnienia i diametralny wzrost cen utrzymywał się przez kilkanaście miesięcy.

W ostatnim czasie ceny frachtu znacząco spadły w porównaniu z tymi w czasie pandemii. Jakie były tego przyczyny i czy Pani zdaniem sytuacja ze spadkiem cen się utrzyma, czy też będą one rosły?

Tak, ceny frachtu spadły do poziomu bliskiego temu sprzed pandemii. Jeśli spadek będzie się utrzymywał, to nieznaczny. Spodziewamy się raczej utrzymania aktualnego poziomu cen.

Międzynarodowe przepływy handlu, kapitału oraz informacji są silniejsze niż przed pandemią, przepływy osób wracają do normy



Fot. DHL

GLOBALIZACJA NADAL ODPORNA

DHL i New York University Stern School of Business opublikowały nowy raport DHL Global Connectedness Index 2022, stanowiący gruntowną analizę stanu globalizacji i jej perspektyw. Weryfikacja danych pochodzących ze 171 krajów i terytoriów ujawnia, w jaki sposób przepływy handlu, osób, kapitału oraz informacji zmieniły się na całym świecie.

Raport pokazuje, że przepływy międzynarodowe były wyjątkowo odporne w obliczu m.in. pandemii Covid-19 czy wojny w Ukrainie. W połowie minionego roku międzynarodowy handel towarami przewyższył poziom sprzed pandemii o 10%. Natomiast podróże międzynarodowe w 2022 r. uległy podwojeniu w porównaniu z 2021 r. Pozostały jednak na poziomie o 37% niższym niż w 2019 r.

– Najnowsze dane DHL Global Connectedness Index wyraźnie obalają wyobrażenie na temat globalizacji po-

ruszającej się na wstecznym biegu – podsumowuje John Pearson, CEO DHL Express. – Globalizacja to nie tylko modne słowo, to potężna siła, która zmienia nasz świat na lepsze. Dzięki przełamaniu barier, otwieraniu rynków i tworzeniu możliwości pozwoliła jednostkom, przedsiębiorstwom i całym narodom na niespotykany dotąd rozkwit i rozwój. Wspierając globalizację, możemy budować lepszą przyszłość zapewniającą korzyści nam wszystkim. To też szansa, by stworzyć świat, który jest bardziej połączony, lepiej prosperujący i bardziej

nastawiony pokojowo niż kiedykolwiek przedtem – dodaje.

Geopolityczna rywalizacja USA i Chin

Z najnowszego raportu DHL wynika, że gospodarki USA oraz Chin uniezależniają się od siebie na wielu płaszczyznach. Gdy spojrzymy na analizowane w raporcie obszary amerykańskich przepływów handlu, kapitału, informacji i osób (takie jak eksport towarów, transakcje fuzji i przejęć oraz współpraca w zakresie badań naukowych), ich udział od 2016 r. w odniesieniu do Chin zmniejszył się w przypadku 8 z 11 analizowanych obszarów.

W tym samym okresie udział przepływów chińskich w odniesieniu do USA zmalał w przypadku 7 z 10 rodzajów. Niemniej jednak, USA i Chiny nadal są połączone znacznie większymi przepływami niż jakiegokolwiek dwa inne kraje, które nie mają wspólnej granicy. Co więcej, dane pokazują, że do tej pory uniezależnienie się od siebie tych dwóch krajów nie doprowadziło do większej destabilizacji globalnych przepływów między rywalizującymi blokami państw.

Przepływy amerykańskie z udziałem Chin zmniejszyły się w 8 z 11 obszarów objętych badaniem – mowa m.in. o eksporcie i imporcie towarów oraz specyficznych przepływach kapitałowych



Fot. Pixabay

Rośnie średnia odległość przepływów

Analizy wskazują, że przewidywania dotyczące przejścia od globalizacji do regionalizacji – przynajmniej jak do tej pory – nie spełniły się. Średnia odległość, jaką pokonują przepływy handlu, kapitału, informacji i osób wzrosła w ciągu ostatnich dwóch dziesięcioleci. Co więcej, podczas pandemii Covid-19 przepływy handlowe rozciągnęły się nawet na większe odległości. Jedynym obszarem, który wyraźnie wykazuje w ostatnim czasie przestawienie na regionalizację, są przepływy osób. Jest to efekt radykalnej zmiany wzorców podróżowania podczas pandemii Covid-19.

– Regionalizacja może przynieść znaczne korzyści biznesowe. Wiele firm koncentruje się dzisiaj na przykład na nearshoringu, czyli skracaniu łańcucha dostaw. Dlatego pytanie, czy wymiana handlowa stanie się w przyszłości znacznie bardziej zregionalizowana, pozostaje otwarte – mówi Tomasz Buraś, prezes DHL Express Polska.

Pozycja Polski na świecie

Z raportu wynika, że sytuacja Polski jest coraz lepsza, a wskaźnik globalizacji Polski na przestrzeni ostatnich 20 lat wzrósł z około 55 do 68. Obecnie nasz kraj zajmuje 25 miejsce na świecie, awansując o 8 pozycji w stosunku do 2019 roku. W obszarze globalnych przepływów wyprzedzamy m.in. Hiszpanię, Włochy, Portugalię czy Japonię.

– Raport pokazuje, że Polska nie tylko się rozwija, ale też zajmuje znaczącą pozycję na świecie. Natomiast istotne jest przeanalizowanie poszczególnych

Analizy wskazują, że przewidywania dotyczące przejścia od globalizacji do regionalizacji – przynajmniej jak do tej pory – nie spełniły się. Średnia odległość, jaką pokonują przepływy handlu, kapitału, informacji i osób wzrosła w ciągu ostatnich dwóch dziesięcioleci.

wskaźników, które brane są pod uwagę. Można tu zaobserwować, że najbardziej dynamicznie rozwija się wymiana handlowa. Obecnie zajmujemy 15 miejsce, które jest o 6 pozycji lepsze niż w 2019 roku. Niemal tak samo dobrze jako kraj radzimy sobie w przepływie informacji, gdzie zajmujemy 15 miejsce, a nasza pozycja nie zmieniła się w ostatnim czasie. Warto też wspomnieć o umacniającej się wymianie kapitałowej, co przelożyło się na awans

Polski o 6 pozycji. Jednak najbardziej zastanawiające wnioski przynosi filar badający przepływy ludzi. Tu obserwujemy spadek notowań liczbowych przy jed-

Polski wskaźnik globalizacji na przestrzeni ostatnich 20 lat wzrósł z około 55 do 68. Obecnie nasz kraj zajmuje 25 miejsce na świecie, awansując o 8 pozycji w stosunku do 2019 roku.

noczesny wzroście pozycji w stosunku do innych krajów. Te dane pokazują, jak wydarzenia na świecie w ciągu ostatnich lat przełożyły się na ludzkość. Reasumując, Polska ma bardzo mocną pozycję na

Holandia na szczycie listy

W rankingu krajów DHL Global Connectedness Index 2022 Holandia ponownie

okazała się najbardziej powiązaniem globalnie krajem. Singapur zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej i pierwsze pod względem wielkości przepływów międzynarodowych względem przepływów

Fot. Pixabay



Brak jest przesunięcia z globalnych do regionalnych przepływów handlowych, jak również istotnych dowodów na to, że globalna gospodarka ulega rozpadowi na bloki handlowe

świecie, co napawa optymizmem, ponieważ im wyższy wskaźnik globalizacji tym większe szanse na dobre życie i pracę oraz lepszy potencjał rozwoju biznesu – komentuje prezes DHL Express Polska.

Wśród krajów, na które Polska ma największy wpływ, są: Niemcy (33%), Wielka Brytania (5%), Holandia (5%), Francja

krajowych. Natomiast Wielka Brytania wykazuje najbardziej globalnie rozproszone przepływy.

Pełna treść raportu w języku angielskim jest dostępna na stronie dhl.com/gci.

DHL Global Connectedness Index

Publikowany regularnie od 2011 r. DHL Global Connectedness Index przedstawia dane w zakresie globalizacji, analizując 13 rodzajów przepływów handlu międzynarodowego, osób, kapitału i informacji. Edycja z 2022 r. bazuje na ponad czterech milionach danych ze 171 krajów, co stanowi 99,7% światowego produktu krajowego brutto i 96% światowej populacji. Zbiór 171 jednostronicowych profili krajów zawiera zwięzłe podsumowania wzorców globalizacyjnych poszczególnych państw.

Raport powstał na zlecenie DHL, a jego autorami są Steven A. Altman i Caroline R. Bastian z New York University Stern School of Business. |



Fot.: Packeta

Większość producentów współpracuje wyłącznie z „zielonymi” firmami logistycznymi, chcąc w ten sposób przyczynić się do redukcji emisji CO₂

„ZIELONE” FIRMY LOGISTYCZNE SKUTECZNIEJ POZYSKUJĄ KLIENTÓW

Samochody dostawcze napędzane wodorem, dostawy przy użyciu drona i kurierzy rowerowi w centrum miast – w tym kierunku zmierza przyszłość logistyki e-commerce. Wprowadzanie ekologicznych rozwiązań to nie tylko świadoma decyzja na rzecz klimatu i środowiska, ale też sposób na rozwój biznesu i pozyskiwanie nowych klientów.

Wraz z postępowaniem nowoczesnych technologii branża logistyczna w coraz większym stopniu wprowadza odpowiedzialne, ekologiczne praktyki. Robi to nie tylko z uwagi na konieczność spełniania wymogów regulacyjnych i prawnych, ale też z poczucia obowiązku, zdając sobie sprawę z odpowiedzialności ekologicznej, jaka spoczywa na firmach dysponujących

& Supply Chain Sustainability 2022”.*) Aż 69% firm uwzględnia cele związane z ESG (środowisko naturalne, społeczeństwo i ład korporacyjny) w przetargach, a jedna czwarta wpisuje je później jako zobowiązania do umów. Ponadto, połowa respondentów z grupy operatorów logistycznych 3PL (logistyka firm trzecich) uznała, że jeśli cele ESG są wpisane do kontraktu jako ob-

Niskoemisyjność w transporcie

Wprowadzenie nowatorskich rozwiązań pro-środowiskowych nie jest łatwe. Proces jest często bardzo skomplikowany oraz kosztowny, co w dzisiejszej rzeczywistości, okresie wysokiej inflacji i niskich marż, odgrywa duże znaczenie. Warto jednak patrzeć na ESG długoterminowo i zdawać sobie sprawę z realnych korzyści, jakie te działania przynoszą dla środowiska, ale też samych firm. „Zielone” przedsiębiorstwa są bowiem postrzegane jako te, które dbają o dobro społeczne, mają nowatorskie podejście do biznesu i cieszą się renomą i zaufaniem.

– Największy potencjał w zakresie ograniczenia śladu węglowego widzimy w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym. Dlatego tak istotne jest dla nas wprowadzanie w życie ekologicznych form dostawy. W Czechach i na Słowacji testujemy dostawy dronem, z wykorzystaniem rowerów elektrycznych na odcinku tzw. ostatniej mili, a także wprowadziliśmy tzw. minute delivery, które pozwala co do

O biznesowej skuteczności działań ekologicznych świadczy to, iż 66% operatorów 3PL pozyskało nowych klientów dzięki stosowaniu odpowiedzialnych praktyk. Natomiast 87% uważa, że ograniczenie emisji CO₂ to najważniejsze zadanie branży z zakresu „zielonych” inicjatyw.

dużą flotą pojazdów. Nie bez znaczenia jest też aspekt biznesowy – obecnie większość producentów współpracuje wyłącznie z „zielonymi” firmami logistycznymi, chcąc w ten sposób przyczynić się do redukcji emisji CO₂.

Takie podejście znajduje odzwierciedlenie w wynikach sondażu przeprowadzonego w ramach raportu „European Logistics

ligatoryjne, a nie są zrealizowane, to firma powinna mieć prawo umowę rozwiązać.

O biznesowej skuteczności działań ekologicznych świadczy również fakt, iż 66% operatorów 3PL pozyskało nowych klientów dzięki stosowaniu odpowiedzialnych praktyk. Natomiast 87% uważa, że ograniczenie emisji CO₂ to najważniejsze zadanie branży z zakresu „zielonych” inicjatyw.

*) W ramach raportu „European Logistics & Supply Chain Sustainability 2022” przeprowadzono sondaż w 12 krajach europejskich, Belgii, Czechach, Danii, Francji, Niemczech, Irlandii, Włoszech, Holandii, Polsce, Hiszpanii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii, wśród dostawców usług logistycznych 3PL (logistyka firm trzecich) oraz nabywców usług logistycznych z sektora produkcyjnego i handlowego.

minuty określić godzinę doręczenia paczki. Dzięki temu klienci wiedzą dokładnie, kiedy mają być w domu, kurier nie realizuje pustych przebiegów i ogranicza w ten sposób emisję CO₂ – mówi Justyna Andreas, Managing Director w Packeta Poland.

W Polsce Packeta nie ma własnych punktów odbioru czy sieci kurierów. Model biznesowy zakłada bowiem współpracę z lokalnymi, renomowanymi partnerami, którzy wyznają podobne wartości w za-

rad 3-krotnie więcej takich pojazdów niż w analogicznym okresie rok wcześniej (dane PZPM). Wzrost ten ma przyspieszyć w najbliższych latach, głównie za sprawą coraz większych zasięgów na jednym ładowaniu, bogatszej oferty pojazdów, a także celów proekologicznych, coraz częściej wpisywanych do strategii firm. Część z nich nie poprzestaje jednak na „elektrykach” i szuka kolejnych, innowacyjnych rozwiązań.

Najwięksi gracze sektora logistycznego w Polsce w coraz większym stopniu posiłkują się niskoemisyjnymi, elektrycznymi samochodami dostawczymi. W pierwszej połowie 2022 r. zarejestrowano ponad 3-krotnie więcej takich pojazdów niż w analogicznym okresie rok wcześniej.

kresie polityki pro-środowiskowej. Zgodnie z raportem „E-commerce w Polsce w roku 2022” (Gemius), najpopularniejszą formą dostawy nad Wisłą jest Paczkomat® firmy InPost (81%), z którą Packeta na co dzień współpracuje na polskim rynku. Popularność automatów wynika nie tylko z wygody, ale też kwestii środowiskowych, które są istotne dla 46% ankietowanych. Tego typu dostawa to nawet do 75% mniejsza emisja dwutlenku węgla w porównaniu z przesyłką do domu, gdyż za jednym podjazdem kurier może dostarczyć nawet do

– Do 2025 r. chcemy, aby duża część floty Packety była napędzana paliwami alternatywnymi. Na rynku macierzystym systematycznie wprowadzamy elektryczne samochody dostawcze, a w przyszłości, jako globalna firma, planujemy także testy pojazdów napędzanych wodorem i budowę własnej stacji wodorowej. Będzie ona wykorzystywać energię pozyskaną z paneli fotowoltaicznych, które już teraz są zamontowane na dachach naszych magazynów. Energią słoneczną są również zasilane wszystkie automaty paczkowe



Zgodnie z raportem „E-commerce w Polsce w roku 2022” (Gemius), najpopularniejszą formą dostawy nad Wisłą jest Paczkomat® firmy InPost (81%), z którą Packeta na co dzień współpracuje na polskim rynku

150 paczek. Przy 1000 paczkach dziennie to oszczędność nawet 350 kg CO₂.

Energia elektryczna, wodór, słońce

Najwięksi gracze sektora logistycznego w Polsce w coraz większym stopniu posiłkują się niskoemisyjnymi, elektrycznymi samochodami dostawczymi. W pierwszej połowie 2022 r. zarejestrowano po-

Z-BOX, których mamy ponad 6 tysięcy. Zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, w ciągu najbliższych 5 lat planujemy zmniejszenie śladu węglowego o ponad 30% – dodaje Justyna Andreas.

Zgodnie z założeniami firmy, nadwyżka energii z wodoru będzie mogła być dalej dystrybuowana, wspierając w ten sposób strategię energetyczną Unii Europejskiej. Ponadto, stacje napełniania samochodów mają służyć nie tylko flocie, ale także społeczeństwu.



Branża e-commerce wygenerowała w 2022 r. aż 1,8 miliarda kilogramów plastikowych opakowań (wliczając też taśmy, etykiety, itp.) i w kolejnych latach ta wartość będzie dynamicznie rosta. Właściwej utylizacji poddawany jest tylko niewielki procent

Ekologia w opakowaniach

Według szacunków fundacji Oceana, branża e-commerce wygenerowała w 2022 r. aż 1,8 mld kilogramów plastikowych opakowań (wliczając też taśmy, etykiety, itp.) i w kolejnych latach ta wartość będzie dynamicznie rosta. Właściwej utylizacji poddawany jest tylko niewielki procent. Firmy logistyczne powinny więc wdrożyć procesy związane z odpowiednim składowaniem odpadów, czyli m.in. recykling zużytych opakowań i używanie tych wielokrotnego użytku oraz wprowadzanie biodegradowalnych taśm pakowych. To nie tylko zachowanie odpowiedzialne, konieczne (zgodnie z dyrektywą UE do 2030 roku wszystkie plastikowe opakowania powinny być recyklingowalne), ale też budujące pozytywną reputację marki. Według sondażu przeprowadzonego przez IBM, dla 77% ankietowanych konsumentów bardzo ważne lub ważne jest to, by dana marka była przyjazna środowisku i wspierała recykling.

– Jesteśmy świadomi tego, jakie ilości plastiku są generowane przez sektor e-commerce. Nie chcemy przyczynić się do pogłębienia tego problemu, dlatego szukaliśmy różnych rozwiązań dla naszych opakowań do zwrotów, nie czekając na wejście w życie unijnej dyrektywy. Po dwóch latach intensywnych prac, opracowaliśmy pudełko z materiału, który w pełni nadaje się do recyklingu i jest 10-krotnie bardziej trwały niż ten stosowany w tradycyjnych kartonach tekturowych. Właśnie takie drobne działania będą miały pozytywny wpływ na środowisko, o ile wdrożymy je wszyscy – podsumowuje Justyna Andreas. |

16 marca 2023 r., DHL Supply Chain w Polsce oficjalnie poinformowało o wdrożeniu pierwszego w Europie rozwiązania multimodalnego z wykorzystaniem ciężarówek elektrycznych. Flotę zasililo pięć w pełni elektrycznych samochodów Volvo FM Electric



INTERMODAL CZĘŚCIĄ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Wiele firm logistycznych, w trosce o zrównoważony rozwój i koszty własne, stawia na transport intermodalny. Należy do nich Grupa Deutsche Post DHL, w tym jej spółka DHL Supply Chain. O tym jak ważną rolę pełni on w firmie i jak jest rozwijany, mówi Marta Gorecka-Mazgaj, dyrektor działu European Connected Control Tower w DHL Supply Chain.

Jak ważny dla DHL Supply Chain jest transport intermodalny i jakie środki transportu są tu wykorzystywane?

Transport intermodalny stanowi kluczową część strategii zrównoważonego rozwoju Grupy Deutsche Post DHL z 2007 roku, której jednym z celów jest osiągnięcie zerowej emisji CO₂ do 2050 roku. Zgodnie z Planem Zrównoważonego Rozwoju, Grupa Deutsche Post DHL dąży do zapewnienia zielonej alternatywy dla wszystkich produktów i usług we wszystkich dywizjach. Różnorodne rozwiązania związane z transportem i oferowane przez DHL, pomagają naszym klientom utrzymać wysoką jakość i niezawodność. Transport intermodalny w DHL Supply Chain obejmuje transport drogowy w Polsce oraz krajach docelowych, transport kolejowy oraz transport promowy pomiędzy Unią Europejską a Wielką Brytanią.

16 marca 2023 roku, DHL Supply Chain w Polsce oficjalnie poinformowało

o wdrożeniu pierwszego w Europie rozwiązania multimodalnego z wykorzystaniem ciężarówek elektrycznych. Naszą flotę zasililo pięć w pełni elektrycznych modeli samochodu ciężarowego Volvo FM Electric. Wyposażono go w baterię o pojemności 540 kWh, która umożliwia przejechanie do 300 km. To jeden z sześciu modeli całkowicie elektrycznych ciężarówek stworzonych z myślą o wykonywaniu wielu różnych zadań transportowych, które w ofercie ma Vo-

lvo Trucks. Auta, które będą prowadziły kierowcy DHL Supply Chain, podobnie jak modele Volvo FH i FMX Electric, ma DMC do 44 t. Skala inwestycji projektowych DHL Supply Chain nie zamyka się jedynie na zakupie najnowocześniejszych ciągników elektrycznych, ale również obejmuje zakup nacze- p dostosowanych do ultraszybkich ładowarek o mocy 350 kW, które naładują baterię e-ciężarówki od 0 do 100% w około 2 godziny. Ładowarki elektryczne zostały rozmieszczone w dwóch kluczowych lokalizacjach DHL Supply Chain w Polsce – w Poznaniu Żerniki i Gorzowie Wielkopolskim, co umożliwi efektywne wykorzystanie nowoczesnej floty. Warto podkreślić, że energia zużywana w procesie ładowania pochodzi w pełni ze źródeł odnawialnych, co wpisuje się w realizację strategii „DSC GoGreen 2050” całej grupy DPDHL. Mamy świadomość, że nasi klienci angażują się w zmniejszanie swojego wpływu na środowisko i oczekują rozwiązań, które znacząco zmniejszą emisję CO₂ – dlatego istotne jest, abyśmy zapewnili im środki do osiągnięcia tego celu i przygotowaliśmy ofertę zgodną z ich oczekiwaniami.

W jakim zakresie na terenie Polski DSC realizuje transport intermodalny?

W Polsce transport intermodalny realizowany jest na trasie Gorzów Wielkopolski – terminal przeładunkowy w Gąd-

Skala inwestycji projektowych DHL Supply Chain nie zamyka się jedynie na zakupie najnowocześniejszych ciągników elektrycznych, ale również obejmuje zakup nacze- p dostosowanych do ultraszybkich ładowarek o mocy 350 kW.

lwo Trucks. Auta, które będą prowadziły kierowcy DHL Supply Chain, podobnie jak modele Volvo FH i FMX Electric, ma DMC do 44 t. Skala inwestycji projektowych DHL Supply Chain nie zamyka się

kach/Swarzędzu i odpowiednio transport kolejowy w kierunku Niemiec i Włoch. Na trasie pomiędzy Gorzowem a terminalem przeładunkowym tzw. „Pre-carriage”, czyli pierwsza część transportu intermo-

dalnego wykonywana jest za pomocą samochodów elektrycznych Volvo FM.

Na ile z połączeń intermodalnych DSC korzysta realizując przewozy na trasie Europa-Daleki Wschód? Jakie środki transportu obecnie są wykorzystywane na tej trasie?

Na trasie Europa-Daleki Wschód, DHL Supply Chain współpracuje ze spółkami siostrami z Grupy DPDH Li koncentruje się głównie na transporcie kolejowym pomiędzy Chinami a Polską oraz Wielką Brytanią. W trakcie pandemii, gdy porty były pozamykane bądź zakorkowane, transport intermodalny oraz drogowy odgrywał kluczową rolę w transporcie produktów pomiędzy producentami w Azji a odbiorcami w Europie. Na chwilę obecną transport odbywający się Jedwabnym Szlakiem jest nadal jednym z kluczowych w portfolio DHL Supply Chain.

Transport intermodalny jest zrównoważonym rodzajem transportu. Czy wspiera go flota samochodów elektrycznych? Gdzie są one najczęściej wykorzystywane w DSC i jakiego rodzaju są to pojazdy?

Flota aut elektrycznych marki Volvo FM, które wspominałam powyżej, jest wykorzystywana na trasie pomiędzy magazynem załadunkowym w Gorzowie Wielkopolskim a terminalem kolejowym

są zlokalizowane w Gorzowie Wlkp., a w magazynie w Żernikach znajduje się siedziba działu zarządzania flotą EV oraz multimodalną. Auta będą codziennie obsługiwały trasę około 300 km pomiędzy Gorzowem a Żernikami, gdzie synchronizacja wykorzystania ładowarek/naczep multimodalnych jest kluczowa w zapewnieniu ciągłości projektu.

Bardzo ważny jest dla DSC zrównoważony rozwój i wprowadzanie zielonych rozwiązań. Ważną częścią globalnej strategii firmy jest również Control Tower. Co spowodowało, że DSC postawiło na rozwój tej koncepcji, na czym ona polega i jak wygląda jej rozwój w firmie?

Zrównoważony rozwój jest największym wyzwaniem a zarazem naszą największą odpowiedzialnością. Właśnie teraz decyzje i działania, które podejmujemy będą budowały przyszłość naszej planety i naszych dzieci. Rozwiązania multimodalne oraz zeroemisyjna flota to kolejny krok w realizacji strategii GoGreen, której celem jest budowanie odpowied-



Marta Gorecka-Mazgaj

Jakie korzyści odnoszą klienci, którzy zdecydowali się na Control Tower?

Klienci korzystają z rozwiązań Connected Control Tower w kwestii zarządzania łańcuchem dostaw w holistycz-

Klienci angażują się w zmniejszanie swojego wpływu na środowisko i oczekują rozwiązań, które znacząco zmniejszą emisję CO₂ – dlatego istotne jest, aby DSC zapewnił im środki do osiągnięcia tego celu i przygotowywał ofertę zgodną z ich oczekiwaniami.



DSC swoim klientom oferuje innowacyjne, spersonalizowane rozwiązania transportowe, w których Control Tower pełni kluczową rolę

w Gądkach/Swarzędzu. W sumie projekt zakłada wykorzystanie pięciu aut elektrycznych Volvo FM, 65 naczep multimodalnych firmy Wielton. DHL dysponuje dwoma szybkimi ładowarkami o mocy ładowania 350kW, z możliwością ładowania dwóch aut jednocześnie. Praca aut jest zaplanowana tak, aby maksymalizować wykorzystanie aut dzięki dostępnej infrastrukturze. Ładowarki firmy Kempower

nich i zrównoważonych rozwiązań które pozwolą nam zrealizować nasze ambitne cele redukcji CO₂ do zera. Drugim strategicznym produktem naszej globalnej strategii są również Connected Control Towers. Control Tower oferuje rozwiązania *end-to-end*, których głównym przesłaniem jest widoczność, przejrzystość oraz standard w zarządzaniu łańcuchem dostaw.

nym tego słowa znaczeniu. Control Tower pozwala na zaimplementowanie rozwiązań które są dostosowane do potrzeb klienta – od pełnego zarządzania łańcuchem dostaw, poprzez zarządzanie konkretnymi projektami/liniami, po przygotowanie raportów przedstawiających łańcuchy dostaw, analizy wymagań transportowych, analizy łańcucha dostaw oraz pomoc w przetargach, czy dostarczanie usług transportowych w tym transportów multimodalnych oraz transportów wykonywanych flotą elektryczną.

Connected Control Tower zapewnia standardy, doświadczenie oraz światowej klasy rozwiązania IT, które pozwalają na zwiększenie efektywności oraz przejrzystości łańcucha dostaw. Naszym klientom oferujemy innowacyjne, spersonalizowane rozwiązania transportowe, w których Control Tower pełni kluczową rolę – zapewniając innowacyjność, przejrzystość, oszczędność oraz realizację ambitnych planów obejmujących obniżanie emisji CO₂ i ochronę naszej planety.



Maximilian Werndl



Bramy EFAFLEX można nie tylko dopasować do prawie każdej fasady, ale to też produkty, które są rozwinięte pod względem funkcjonalności

ZAAWANSOWANA FUNKCJONALNOŚĆ

FIRMA WERNDL & PARTNER Z KOLBERMOOR ZASTOSOWAŁA BRAMY SZYBKOBIEŻNE EFAFLEX DO WJAZDÓW DO GARAŻU PODZIEMNEGO W SPINNEREIPARK.

W otoczeniu starannie odrestaurowanych zabytków przemysłowych, otoczonych rozległymi parkami, w cieniu wiekowych drzew, w Kolbermoor powstała nowa dzielnica, w której znajdują się domy mieszkalne, budynki firmowe i użyteczności publicznej. Panujący tu spokój nie jest zwodniczy. Jest to wynik różnorodnych pomysłów, starannego planowania i przemyśleń, a także wieloletnich doświadczeń, które ciągle otrzymują nowe życie.

Mam misję – tak Maximilian Werndl, inżynier budownictwa i dyrektor zarządzający firmy Werndl & Partner w Kolbermoor mówi o swojej pracy. – *Okolice Rosenheim to mój dom. Tutaj się urodziłem i wychowałem. Czuję, że jest to zadanie i przywilej, że mogę pomóc w kształtowaniu mojego domu.*

– *Werndl & Partner jako deweloperzy tworzą kulturę budowlaną, która wtapia się w podnóże Alp. Dzięki indywidualności i jakości partnerzy działają na rzecz ludzi, którzy kiedyś zamieszkają w tej części miasta. W każdym projekcie budowlanym wypróbujemy czegoś nowego – wyjaśnia Maximilian Werndl. Często nie odpowiada to standardom, ale to, co nowe, będzie później częścią jakości życia, którą tworzymy dzięki naszym projektom. Dlatego ważne jest dla mnie, aby potem te pomysły realizować.*

W jego rodzinie – jak mówi – tradycją jest, że sam wprowadza się na jakiś czas do nowych budynków mieszkalnych lub biur, aby „przetestować” nieruchomości. Tylko przeprowadzając porównanie cel-wynik można stać się lepszym w tym, co się robi.

Trwałe, szlachetne i ciche

Podczas spaceru po okolicy wskazuje na bramę do garażu podziemnego. – *Pierwsza brama garażowa była zbyt wolna i przede wszystkim zbyt głośna. Następnie obejrzałem bramę szybkobieżną firmy EFAFLEX u innego klienta. Chciałem poczuć, a przede wszystkim usłyszeć, jak wygląda jej praca. Z doświadczenia wiem, że często producenci gubią się w projektowaniu i niektóre parametry produktu schodzą na dalszy plan. Natomiast bramy EFAFLEX można nie tylko dopasować do prawie każdej fasady, ale są to produkty rozwinięte pod względem funkcjonalności – mówi Maximilian Werndl. – *Są bardzo odporne i realizują do 200 cykli otwierania dziennie dla 50 miejsc parkingowych.**

Pierwsza brama zamontowana na parkingu podziemnym w Spinneraipark posiada lamele ze szczelinami wentylacyjnymi na całej szerokości siedmiu metrów, ponieważ jest zintegrowana z systemem oddymiania garażu. Skośne zakończenie

kompensuje nachylenie rampy i zamyka się na poziomie gruntu. Emisja hałasu ma tu drugorzędne znaczenie, wjazd znajduje się w odpowiedniej odległości od mieszkań. W przypadku kolejnych dwóch bram Werndl & Partner poszli już o duży krok dalej. Ponieważ garaże znajdują się bezpośrednio pod pomieszczeniami mieszkalnymi i biurowymi, nieco hałaśliwe metalowe elementy bramy nie były już dla Maximiliana Werndla dobrym rozwiązaniem. Zgodnie ze swoją filozofią wypróbowywania nowych rozwiązań zdecydował się na szybkobieżną bramę rolowaną EFA-SRT®-S z płaszczem tekstylnym.

Z kurtyną tekstylną

– *Tekstylne kurtyny do bram garażu podziemnego są bardzo nietypowe. EFAFLEX oferuje jednak bardzo stabilną kurtynę bramy, która nadaje się nawet do kabin spawalniczych, jak również jest bardzo wartościowa pod względem architektonicznym i estetycznym – twierdzi Maximilian Werndl. Ponieważ w kurtynie tekstylnej pominięto szczeliny wentylacyjne, trzeba było znaleźć inne rozwiązanie. Brama została nieco cofnięta w stosunku do otworu w ścianie, aby zintegrować nad nią poziomą kratkę, prawie niewidoczną z zewnątrz, służącą do wentylacji w przypadku pożaru. Pomiędzy bramą a murem zainstalowano dodatkowe tłumiki, aby zredukować hałas.*

Na przykładzie bram szybkobieżnych firmy EFAFLEX inżynier budownictwa wyjaśnia, w jaki sposób zabiera się za tworzenie projektów. To, czego dotknę, musi dobrze wypaść – mówi z przekonaniem, a to, co powstało wokół niego we współpracy z regionalnymi partnerami, świadczy o tym, że jego stwierdzenie jest skromnie sformułowane. Po czym dodaje: – *Nie da się zbudować takich dzielnic w trzy lata. Projekty muszą się rozwijać. Jeśli cała koncepcja ma się stać naprawdą dobra, zajmie to od 25 do 30 lat. |*



Ikona oprogramowania

Fot. Bosch

MODUŁOWA PLATFORMA OPROGRAMOWANIA UMOŻLIWIA SZYBKI I ŁATWY ROZWÓJ

Zainteresowanie robotami usługowymi do zastosowań komercyjnych i przemysłowych stale rośnie. Według Międzynarodowej Federacji Robotyki (IFR) w 2021 r. na świecie sprzedano 121 tys. inteligentnych maszyn do zastosowań profesjonalnych, co oznacza wzrost rynku o 37% w porównaniu z rokiem poprzednim.

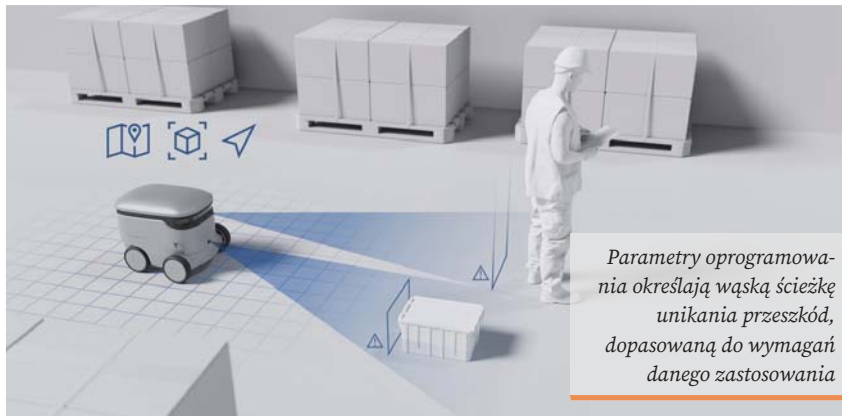
Ich zastosowanie możliwe jest w wielu obszarach: od branży hotelarskiej i restauracyjnej po technologie medyczne, rolnictwo i czyszczenie przemysłowe oraz logistykę. O funkcjonalności robotów mobilnych w dużej mierze decyduje oprogramowanie, którego stworzenie wymaga dużej wiedzy z zakresu robotyki i niezadko wiąże się z wysokimi kosztami.

Nowa platforma

Automatyzacja robotów usługowych może być teraz realizowana szybko, łatwo i efektywnie dzięki nowej platformie oprogramowania firmy Bosch. Producenci maszyn mogą więc skoncentrować się na swoich pracach rozwojowych, czyli

na wdrażaniu określonej funkcji robota dla danego zastosowania. – *Dzięki naszej nowej platformie oprogramowania upraszczamy rozwój robotów usługowych i ułatwiamy dostęp do rosnącego rynku robotyki, w szczególności małym i średnim producentom* – powiedział Philipp Kurek, odpowiedzialny za jednostkę operacyjną Off-Highway w Bosch Engineering GmbH.

Nowa platforma oprogramowania firmy Bosch ma strukturę modułową i oferuje wszystkie funkcje niezbędne do pełnej automatyzacji robota w postaci trzech podelementów: lokalizacji i mapowania, wykrywania przeszkód oraz planowania ruchu (nawigacji). Poszczególne moduły oprogramowania mogą być zintegrowane z jednostką sterującą



Parametry oprogramowania określają wąską ścieżkę unikania przeszkód, dopasowaną do wymagań danego zastosowania

Fot. Bosch

robotą pojedynczo lub jako zsynchronizowany pakiet. Grupa Bosch może pochwalić się ogromnym doświadczeniem i szeroką wiedzą badawczą w zakresie nawigacji, systemów wspomagania kierowcy i automatyzacji – na przykład poprzez rozwiązania dla sektora motoryzacyjnego. – *Na tej podstawie udało nam się stworzyć oprogramowanie dla robotów o szczególnie precyzyjnej i wydajnej percepcji otoczenia, niezawodnej ocenie sygnałów i inteligentnych funkcjach nawigacyjnych. Dzięki temu możliwe jest bezpieczne omijanie przeszkód i zapobieganie kolizjom* – dodała Isabell Maier, szefowa działu automatyki i robotyki w Bosch Engineering GmbH.

W aplikacji pilotażowej

Parametry oprogramowania można swobodnie dopasować do specyficznych wymagań danego zastosowania. Na przykład, dla robotów sprzątających można określić wąską ścieżkę unikania prze-

GRUPA
BOSCH**BOSCH**

- | Dostawca technologii i usług.
- | Zatrudnia ponad 420 tys. pracowników na całym świecie.
- | W 2022 r. wygenerowała obrót w wysokości 88,4 mld euro.
- | Prowadzi działalność w czterech sektorach: Mobility Solutions, Industrial Technology, Consumer Goods oraz Energy and Building Technology.
- | Oferuje rozwiązania dla inteligentnych domów, Przemysłu 4.0 i zintegrowanej w sieci mobilności, dążąc też do tego, aby mobilność była zrównoważona, bezpieczna i fascynująca.
- | W Polsce Grupa Bosch jest obecna od 1992 roku.

szkód, podczas gdy dla robotów transportujących potencjalnie niebezpieczne substancje (takie jak gorące ciecze) – odpowiednio większą. Oprogramowanie zapewnia również dużą swobodę, jeśli chodzi o niezbędne elementy konstrukcyjne. W zależności od warunków pracy robota, w systemie można zintegrować czujniki lidarowe, kamery lub czujniki innego typu. Znormalizowane interfejsy systemu operacyjnego robota (ROS) ułatwiają integrację modułów oprogramowania z architekturą programową maszyny.

Po około trzech latach prac rozwojowych oprogramowanie do automatyzacji robotów firmy Bosch z powodzeniem działa w aplikacji pilotażowej od początku 2023 r. |

BARDZIEJ SELEKTYWNIE

EKOmaty, czyli maszyny do selektywnej zbiórki odpadów umożliwiające zwrot jednorazowych puszek oraz butelek po napojach, stanęły w sklepach Żabki w Bydgoszczy. W zamian za oddane opakowania klienci tej sieci sklepów mogą zyskać punkty lojalnościowe w aplikacji sieci Żabka.

Obecnie trwają przygotowania do wprowadzania krajowego systemu kaucyjnego w Polsce. Program ma przyczynić się do oszczędzania zasobów naturalnych i energii potrzebnej do wytworzenia opakowań.

Aby zapoznać klientów z możliwością zwracania jednorazowych opakowań plastikowych i metalowych po napojach, a także w celu zbudowania dobrych, ekologicznych nawyków, na początku stycznia w Bydgoszczy Żabka we współpracy m.in. ze startupem Maas Loop oraz przy wsparciu GS1 Polska, uruchomiła program pilotażowy „Zielona Odnowa”. We wszystkich 120 sklepach Żabka w mieście klienci sieci mają możliwość oddawania jednorazowych opakowań po napojach. Mogą je zwracać bezpośrednio u sprzedawców lub w EKOMatach.

Jak to działa?

EKOmaty przyjmują plastikowe butelki PET o pojemności do 2 l oraz metalowe puszkę o pojemności do 1 l (wykluczone są opakowania po napojach mlecznych) od 6:00 rano do 23:00 każdego dnia. W zamian za butelki i puszkę klienci Żabki są nagrodzeni bonusowymi punktami lojalnościowymi w aplikacji Żappka, czyli tzw. żappsami – otrzymują 50 żappsów za każde zwrócone opakowanie. Przyjmowane są opakowania po napojach również spoza asortymentu sieci Żabka. Nie muszą one być umyte, ale nie powinny zawierać śladów silnych zabrudzeń. Najważniejsze, żeby na opakowaniu dało się odczytać kod kreskowy oraz numer GTIN, gdyż na tej podstawie jest ono rozpoznawane przez EKOMat. Kaucjomat segregując odpady, zmniejsza ich objętość do 80%, a poprzez możliwość połączenia z aplikacją sklepu zwiększa zaangażowanie klientów.

– *Celem akcji „Zielona Odnowa” jest budowanie świadomości ekologicznej wśród klientów oraz wyrobienie nawyku zwrotu plastikowych i metalowych opakowań po napojach tak, jak udało nam się to zrobić dla zwrotnych butelek szklanych. Dzięki tej zbiórce będziemy w stanie odzyskać cenny surowiec i zawrócić*

go do ponownej produkcji opakowań – mówi Joanna Kasowska, dyrektorka jakości i standardów zarządzania żywnością w Żabka Polska.

Część systemu

Polskie rozwiązanie ma szansę stać się częścią systemu depozytowo-refundacyjnego, który w tym roku zostanie wdrożony w 17 krajach Unii Europejskiej. Prace nad jego wdrożeniem trwają już rok. Zgodnie z jego założeniami, opakowaniami podlegającymi zwrotowi kaucji byłyby butelki z tworzyw sztucznych do objętości 3 l, aluminiowe puszkę do objętości 1 l oraz butelki szklane wielokrotnego użytku do objętości 1,5 l. Natomiast obowiązek rozliczenia się z klientami z kaucji za opakowania będą miały sklepy o powierzchni większej niż 200 m². Mniejsze placówki będą mogły dołączyć dobrowolnie.

90% detalistów nie podlega lub nie będzie podlegać wymogom odbioru. Jednocześnie detalisci, którzy nie będą zbierać

opakowaniami podlegającymi zwrotowi kaucji byłyby butelki z tworzyw sztucznych do objętości 3 l, aluminiowe puszkę do objętości 1 l oraz butelki szklane wielokrotnego użytku do objętości 1,5 l. Obowiązek rozliczenia się z klientami z kaucji będą miały sklepy o powierzchni większej niż 200 m².

opakowań od klientów, stracą co najmniej 15% przychodów (dane z rynków, na których DRS został już wdrożony). Klienci po prostu pójdą tam, gdzie będą mogli otrzymać kaucję za opakowania.

Polska dogania europejskie rozwiązania

W Europie od 2018 r. obowiązują przepisy wymagające selektywnej zbiórki opakowań plastikowych. Jednak w niektórych krajach Europy Zachodniej (w Holandii i Słowacji) praktyczne rozwiązania działają z powodzeniem od lat. W Norwegii regularnie pojawiają się kampanie społeczne



We wszystkich 120 sklepach Żabka w Bydgoszczy klienci sieci mają możliwość oddawania jednorazowych opakowań po napojach. Mogą je zwracać bezpośrednio u sprzedawców lub w EKOMatach

przypominające o korzyściach systemu kaucyjnego, choć wskaźnik recyklingu w tym kraju wynosi 92%!

– *W obecnych systemach kaucyjnych ogromną rolę odgrywają standardy GS1, przede wszystkim identyfikatory GTIN i GLN. Cieszymy się, że możemy uczestniczyć w programie pilotażowym realizowanym przez Żabkę, bo w ten sposób sprawdzimy skuteczność systemu depozytowo-kaucyjnego w branży retail jeszcze zanim zostanie on wprowadzony w całej Polsce – mówi Hanna Walczak, ekspertka ds. standardów GS1 w GS1 Polska.*

– *Strategia ESG GS1 Polska kładzie nacisk na rolę standardów GS1 w gospodarce cyfrowej. Pracujemy obecnie w dwóch obszarach GOZ – Cyfrowym Paszporcie Produktowym i systemie kaucyjnym, wykorzystując doświadczenia ze 150 krajów, w których działa GS1. System depozytowo-kaucyjny oparty o standardy GS1 działa w Niemczech od 21 lat. Najnowsze wdrożenia takiego systemu miały miejsce w zeszłym roku w Szkocji i Słowacji. Wystarczy więc skorzystać ze sprawdzonych rozwiązań, które z powodzeniem funkcjonują w innych krajach od wielu lat – komentuje dr Marta Szymborska, menedżer ds. komunikacji, PR & ESG w GS1 Polska. |*

AI to narzędzie przeznaczone do analizy dużej ilości danych i ułożenia odpowiednich planów przewozu, które pozostawia tak istotny element jakim są relacje z klientami oraz kontrahentami w rękach specjalistów

WIĘCEJ NIŻ NOWINKA TECHNOLOGICZNA

Fot. Freepick

W branży TSL rozwój napędzany jest przez postęp technologiczny, ale we wszystkich sektorach z taką samą siłą. W których z nich najczęściej spotkamy innowacyjne rozwiązania technologiczne? W jakim kierunku rozwiną się nowe technologie?

Nowe technologie, takie jak sztuczna inteligencja, robotyka czy zaawansowane systemy GPS pomagają w optymalizacji kierunków działań oraz kosztów procesów, zwiększając tym samym rentowność przedsiębiorstw. Coraz więcej firm transportowych korzysta z innowacyjnych technologicznie rozwiązań, przyspieszając, udoskonalając oraz automatyzując przewozy i dostawy. O jakich więc nowinkach technologicznych najczęściej mowa w kontekście postępującego rozwoju?

AI w transporcie

Branża TSL coraz śmielej otwiera się na wdrażanie do codziennego użytku sztucznej inteligencji – AI. Już teraz część firm spedycyjnych wprowadza do swoich systemów model oparty na tej technologii. Widać to od czasu pandemii, która sprzyjała rozwijaniu narzędzi ograniczających ingerencję ludzką w optymalizację różnego rodzaju procesów. Co więcej, takie ukierunkowanie związane jest również z dużą rotacją na stanowiskach spedytorów – technologia AI stanowi tu rozwiązanie, które jest w stanie przejąć wiele obowiązków dotychczas wykonywanych przez pracowników. Mowa tu m.in. o usprawnieniu planowania harmonogramu przewozów za pomocą analizy dużej ilości danych – na przykład szczegółowych informacji o czasie pracy kierowców, aktualnym zapotrzebowaniu, dostępności pojazdów oraz danych dotyczących bieżącej sytuacji na drogach.

– Doskonała analiza AI, połączona z odpowiednim oprogramowaniem, pozwoliłaby na redukcję kosztów oraz lepszą wydajność procesu przewozu, zmniejszając ilość pustych przebiegów i redukując również ślad węglowy. Oczywiście pamiętajmy, że istotny jest tu nadzór specjalistów, którzy będą sprawdzać zgodność wygenerowanych przez algorytm harmonogramów ze stanem faktycznym, tym samym eliminując ewentualne błędy. Pamiętajmy, że AI nie może całkowicie zastąpić nieocenionej pracy spedytorów – to narzędzie przeznaczone jest do analizy dużej ilości danych i ułożenia odpowiednich planów przewozu, pozostawiając tak istotny element jakim są relacje z klientami oraz kontrahentami w rękach specjalistów. Sztuczna inteligencja nie ma czasu pracy określonego w kodeksie pracy – może pracować bez przerw, pozostawiać do dyspozycji kierowców w każdym czasie i pomagać bez ograniczeń – mówi Maciej Maroszyk, dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Robotyka transportu

Nie bez znaczenia w kontekście rozwoju technologicznego branży transportu, spedycji i logistyki, a także w świetle niedoborów kadrowych jest wykorzystywanie rozwiązań opartych na robotyce i automatyzacji procesów. Mowa tutaj na przykład o częściowej lub warunkowej autonomizacji, dzięki której maszyny poruszają się samodzielnie tylko w określonych sytuacjach, a kierowca używa systemów wspomagających jazdę.

– W tej materii wielu producentów dąży jednak do pełnej autonomizacji – czyli do samodzielnego poruszania się, ale i monitorowania oraz reagowania na zmieniające się warunki na drodze, bez takich elementów jak kierownica. Nam pozostaje wytyczenie kierunku podróży, tak jak w spotykanych lokalnie, bezzałogowych taksówkach. Rewolucja technologiczna może dotyczyć nie tylko samochodów osobowych, ale również i pojazdów cięż-



Egzoszkielety wspomagają podnoszenie ciężkich ładunków i odciążają fizycznie pracowników magazynowych

Fot. Dachser

zarowych, szynowych oraz samych procesów logistycznych – robotów magazynowych. Rozwój tej technologii wspomaga pracowników, a i zwiększy wydajność procesów. Bardzo ciekawym przykładem tego są testowane egzoszkielety, wspomagające podnoszenie ciężkich ładunków i odciążające fizycznie pracowników magazynowych lub pierwsze w Polsce roboty pomagające w realizacji zamówień paczkowych w magazynach szwedzkiego giganta z branży meblarskiej – wyjaśnia ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Systemy telematyczne i GPS

Ważną technologią dla prowadzenia działalności transportowej jest telematyka oraz oparty na niej Global Positioning Sys-

często wyposażony również w monitoring, rejestruje działania kierowcy – rozładunek towaru w danym miejscu, jak również jego odbiór czy wykonanie samej trasy. Dla nas, jako kancelarii prawnej działającej w transporcie, jest to bardzo ważny dowód na przykład przy sprawach związanych z opłatami drogowymi – zaznacza Maciej Maroszyk.

Cyfryzacja branży TSL

Rozwój technologii w transporcie to także działania w kierunku szerszego wdrażania e-faktur i eCMR. – A eCMR to nowe, bardzo przydatne narzędzie, które pomaga przy dokumentacji transportowej, gwarantując pełną wygodę i oszczędność czasu na wypełnianiu dokumentacji CMR – także ze względu na możliwość natychmiast-

Technologia AI stanowi rozwiązanie, które jest w stanie przejąć wiele obowiązków dotychczas wykonywanych przez pracowników. Mowa tu m.in. o usprawnieniu planowania harmonogramu przewozów za pomocą analizy dużej ilości danych.

tem, czyli GPS. System telematyczny, bez względu na wielkość danej firmy transportowej, umożliwi odpowiednie zarządzanie flotą, zbierając w jednym miejscu informacje o kluczowych aspektach trasy – prędkości, lokalizacji czy poziomemu zużyciu paliwa. To z kolei pozwala na podejmowanie odpowiednich decyzji administracyjnych i organizacyjnych. Jest on także przydatny w kontakcie z klientami oraz przy obsłudze tachografów cyfrowych. Jak wyjaśnia dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej, taki system może połączyć w sobie wiele oprogramowań, a także pomaga w sytuacjach kryzysowych, umożliwiając stały kontakt z kierowcą, bez względu na jego lokalizację.

– System telematyczny pozwala także na kontrolę i optymalizację kosztów, na przykład za pomocą sprawdzania zużycia paliwa, stanu pojazdów czy układania jak najkrótszych tras. Dzięki temu wiemy, czy pojazd jest prowadzony ekonomicznie. Dodatkowo, w prosty sposób możemy przydzielić naszym kierowcom zadania, ograniczając do minimum problemy organizacyjne. Chodzi tu o przydzielanie do danych zleceń tylko takich kierowców, którzy znajdują się jak najbliżej celu danej trasy. Dane z systemu telematycznego są również istotne w momencie pojawienia się sporów – pomagają w udowodnieniu wykonania transportu, nawet tych wykonanych kilka miesięcy wcześniej. GPS,

wego potwierdzenia zlecenia przewozowego za pomocą elektronicznego podpisu. Na bieżąco informuje o szczegółach przewozu w czasie rzeczywistym. Dzięki temu unikamy ryzyka fraudów, czyli podrobienia dokumentów. Co istotne, wersja elektroniczna ogranicza również opóźnienia w płatnościach, pozwalając na wystawienie faktur tuż po dotarciu ładunku do



miejsca docelowego. To także przyczynia się do zmniejszenia ilości spraw spornych, redukując liczbę błędów i problemów z dokumentacją – wyjaśnia Maciej Maroszyk.

Ekspert TC Kancelarii Prawnej podkreśla również, że cyfryzacja niesie za sobą nie tylko stały dostęp do bieżących informacji. Nie bez znaczenia jest także aspekt ekologiczny, oznaczający znaczące ograniczenie ilości zużywanego papieru oraz łatwe przechowywanie i katalogowanie dokumentacji w wersji online.

tc kancelaria prawna

Jedna ze spółek należących do grupy Trans.eu, właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży TSL. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z branżą TSL. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzytelności w Polsce i za granicą.

– To samo tyczy się systemu e-faktur, których termin obowiązywania cały czas jest przekładany. To, że bez obecności w systemie i odpowiedniego identyfikatora, faktur nie ma w obiegu, eliminuje pojawianie się fałszywych dokumentów. Dla nas, jako kancelarii prawnej, w kontekście obrony naszych klientów i udowodnienia wykonania transportu, to naprawdę ogromny krok do przodu. W końcu zrezygnujemy z papierowego obiegu dokumentów, potwierdzania wykonania usługi, odebrania faktur czy ich rejestracji – zapowiada Maciej Maroszyk z TC Kancelarii Prawnej.

Postępujący rozwój technologiczny stanowi realny pomysł na rozwiązanie problemów, z którymi od wielu lat boryka się transport. Nowe technologie nie tylko będą jeszcze bardziej wspierać działania decyzyjne w łańcuchu dostaw i optymalizację procesów logistycznych, ale i mają szansę uporać się z pogłębia-

jącymi się brakami kadrowymi. To, wraz z możliwością szybkiej adaptacji, nauki oraz rozbudowy, zwiększa możliwości jeszcze większego rozwoju branży – już teraz wiodące firmy korzystają z innowacji technologicznych.

Czy taki rozwój niesie za sobą zagrożenia? Wielu ekspertów, w tym Maciej Maroszyk, wskazuje, że technologie zmniejszą zapotrzebowanie na pracę ludzką. W jakim stopniu? Tego dowiemy się już w najbliższej przyszłości. |



Głównym celem nowego rozwiązania jest doskonalenie usług transportowych

SZTUCZNA INTELIGENCJA ZAPLANUJE PRZEWOZY W OMEDZE PILZNO

Transport jest o krok od prawdziwej rewolucji. Napędzają ją algorytmy, uczenie maszynowe oraz terabajty danych. W Omedze Pilzno trwa właśnie pilotaż technologii, która może całkowicie zmienić branżę.

Omega Pilzno testuje silnik sztucznej inteligencji, który ma pomóc w obszarze planowania procesów transportowych. Oprogramowanie stworzyła firma Snarto, zajmująca się automatyzacją dla branży TSL. To pierwsze tego typu rozwiązanie na polskim rynku.

– Sztuczna inteligencja już dzisiaj może z powodzeniem tworzyć rozbudowane i wybiegające daleko w przyszłość harmonogramy przewozów. Algorytmy pracują szybko, nie popełniają błędów i nieustannie korygują wyjściowe założenia, np. na podstawie aktualnej sytuacji na drogach lub w oparciu o czas pracy poszczególnych kierowców. Daje to nieskończony potencjał do wielopoziomo-

ne dla klientów branży transportowej. Bardzo znacząca jest również kwestia ekologii. Zoptymalizowane łańcuchy logistyczne, ograniczające nieefektywne przejazdy, przekładają się na redukcję śladu węglowego.

Jak sztuczna inteligencja planuje transport?

Planowanie przewozów w dużych firmach transportowych sprowadza się zwykle do operowania na danych. Planiści lub spedytorzy muszą dopasować zlecenia do dostępnych pojazdów ciężarowych. Biorą

Sztuczna inteligencja jest już zintegrowana z oprogramowaniem Omegi Pilzno oraz jej bazami danych. Firma prowadzi testy, które polegają na tym, że SI oraz planiści wykonują dokładnie te same zadania jednocześnie.

wej optymalizacji procesów transportowych – przekonuje Grzegorz Borowicz, dyrektor zarządzający w Omedze Pilzno.

Głównym celem nowego rozwiązania jest doskonalenie usług transportowych. Na rozwój w tym zakresie składać się będą np. usprawnienia w obszarze terminowości czy redukcja pustych przebiegów. Oba te aspekty są bardzo waż-

przy tym pod uwagę wiele różnych czynników, takich jak miejsce odbioru ładunku oraz destynację, rodzaj towaru, termin realizacji, dostępną przestrzeń ładunkową czy czas pracy kierowców.

– Zadaniem planisty jest ułożenie optymalnych procesów transportowych. Leży to w interesie przewoźników i jest również niezmiernie ważne dla klienta zle-

cającego transport, bo racjonalnie ułożony harmonogram poprawia terminowość i redukuje koszty. To bardzo ważne zadanie staje się niezwykle trudne, gdy planista lub spedytor zderzają się ze zbyt dużą ilością danych. Połączenie setek różnych zleceń z setkami środków transportu, wymaga dużych nakładów pracy, która zabiera cenny czas. Sztucznej inteligencji zajmuje to sekundy, a potrafi ona również stale czuwać nad wszystkimi przewozami jednocześnie, by na bieżąco wyłapywać ewentualne problemy – wyjaśnia Adrian Mirowski, prezes zarządu w Snarto.

Wprowadzenie zaawansowanej sztucznej inteligencji w Omedze Pilzno jest możliwe, ponieważ firma od lat w usystematyzowany sposób zbiera i agreguje dane, dotyczące wszystkich procesów zachodzących w ramach jej działalności. W kontekście sztucznej inteligencji dane są kluczowym zasobem, bo stanowią podstawę dla uczących się algorytmów.

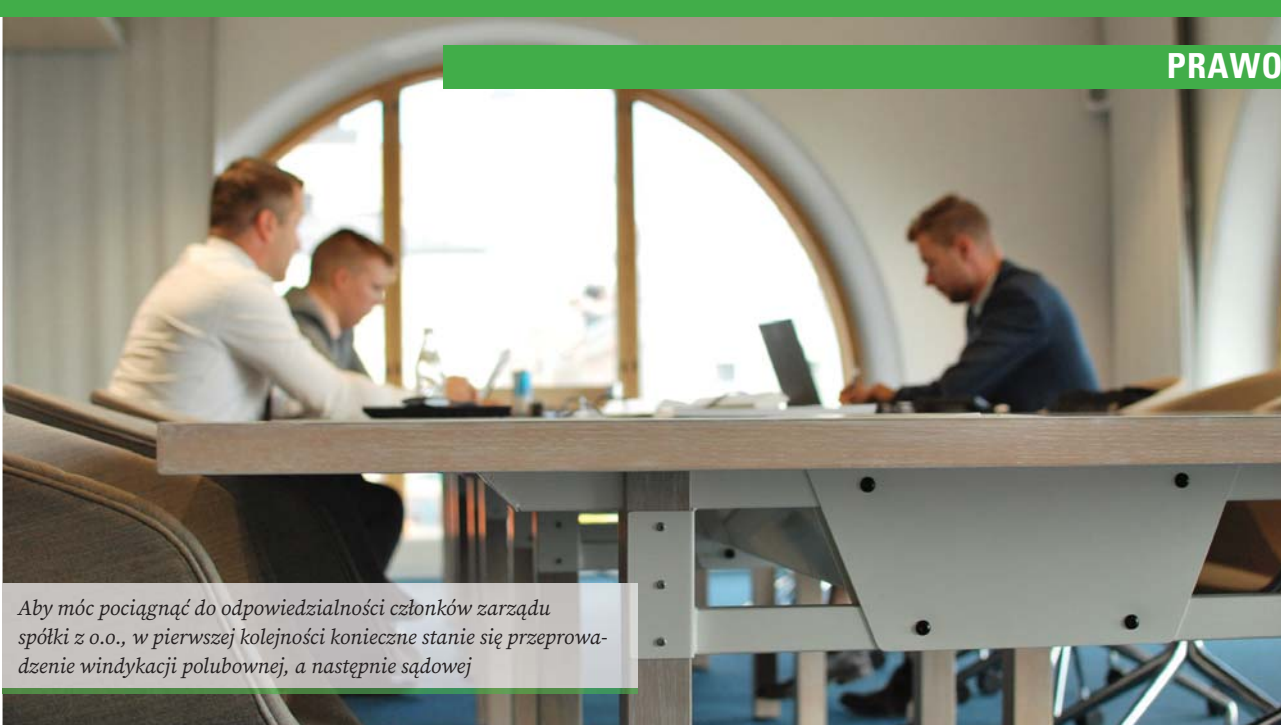
Na jakim etapie są testy SI w Omedze Pilzno?

Na obecnym etapie wdrożenia sztuczna inteligencja jest już zintegrowana z oprogramowaniem Omegi Pilzno oraz jej bazami danych. Firma prowadzi testy, które polegają na tym, że SI oraz planiści wykonują dokładnie te same zadania jednocześnie.

– Celem testów jest określenie na ile wyniki generowane przez algorytmy będą pokrywały się z tym, co proponują ludzie. Istotna jest też analiza, dlaczego pewne wyniki się różnią, bo te różnice są kluczowe w ocenie pracy algorytmów. To pierwszy etap wdrożenia, po którym będziemy w stanie określić w jakim stopniu sztuczna inteligencja może wspomóc pracowników. Kolejny krok to przekazanie sterów algorytmom. Oczywiście pod nadzorem naszych ekspertów – tłumaczy Bartłomiej Martyka, menedżer projektu wdrożenia sztucznej inteligencji w Omedze Pilzno.

Sztuczna inteligencja z pewnością nie zastąpi spedytorów czy planistów we wszystkich zadaniach. Ma ich jedynie wspomóc w tym obszarze pracy, który polega na analizie oraz przetwarzaniu dużych ilości danych związanych z transportem. Budowanie relacji z klientem oraz kontakt z kierowcami, a także nadzór nad działaniem algorytmów pozostanie w gestii ludzi. I

Przebieg testu sztucznej inteligencji w Omedze Pilzno został szczegółowo opisany na kanale „Na palecie”
<https://youtu.be/KlvYctI36M>



Fot. Pixabay

Aby móc pociągnąć do odpowiedzialności członków zarządu spółki z o.o., w pierwszej kolejności konieczne stanie się przeprowadzenie windykacji polubownej, a następnie sądowej

ZARZĄD W SPÓŁCE Z O.O. A ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA DŁUGI

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (z o.o.) to kapitałowa spółka prawa handlowego, która ma osobowość prawną. Może utworzyć ją jedna lub więcej osób fizycznych lub prawnych w każdym celu prawnie dopuszczalnym.

Spółka z o.o. jest obecnie jedną z najpopularniejszych form, w jakiej prowadzi się działalność transportową w Polsce. Zainteresowanie właśnie tą spółką kapitałową prawa handlowego wynika ze sposobu ukształtowania zasad odpowiedzialności wspólników i członków zarządu.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, jako spółka kapitałowa, opiera się na odmiennych zasadach odpowiedzialności niż spółki osobowe i jednoosobowa działalność gospodarcza, w których odpowiedzialność spoczywająca na wspólnikach jest zdecydowanie szersza.

Spółka z o.o. odpowiada za zobowiązania spółki całym swoim majątkiem, natomiast wspólnicy, co zostało wyrażone wprost w art. 151 § 4 KSH, nie odpowiadają za zobowiązania spółki. Ich odpowiedzialność ogranicza się w praktyce tylko do ryzyka gospodarczego związanego z wniesionymi do spółki wkładami, do wysokości tych wkładów. Przepisy przewidują jednak sytuację, w której może dojść do pociągnięcia do odpowiedzialności członków zarządu spółki z o.o. Z drugiej natomiast strony wprowadzają także przesłanki, które pozwalają im się od niej uwolnić.

Gdy egzekucja przeciwko spółce z o.o. okaże się bezskuteczna...

Wtedy również członkowie zarządu odpowiadają solidarnie za jej zobowiązania, co wynika z treści art. 299 § 1 KSH. W praktyce, aby móc pociągnąć do odpowiedzialności członków zarządu spółki z o.o., w pierwszej kolejności konieczne stanie się przeprowadzenie windykacji polubownej, a następnie sądowej, która to powinna zakończyć się wydaniem wyroku lub nakazu zapłaty i uzyskaniem klauzuli wykonalności, stanowiących tytuł wykonawczy.

Spółka z o.o. odpowiada za zobowiązania spółki całym swoim majątkiem, natomiast wspólnicy, co zostało wyrażone wprost w art. 151 § 4 KSH, nie odpowiadają za zobowiązania spółki.

Taki tytuł jest podstawą do wszczęcia egzekucji komorniczej. Dopiero gdy rozpoczęte przez komornika czynności nie przyniosą zamierzonego skutku i egzekucja zostanie uznana za bezskuteczną, wtedy zastosowanie znajdzie art. 299 § 1 KSH, uruchamiający odpowiedzialność członków zarządu.

Jak członkowie zarządu mogą uchylić się od odpowiedzialności?

Chcąc uwolnić się od odpowiedzialności za zobowiązania spółki, w momencie gdy egzekucja przeciwko niej zostanie uznana za bezskuteczną, członkowie zarządu powinni wykazać, że spełniona została jedna z następujących przesłanek egzoneryacyjnych, o których mowa w art. 299 § 2 KSH:

- ! we właściwym czasie zgłoszono wniosek o ogłoszenie upadłości lub
- ! w tym samym czasie wydano posta-

nowienie o otwarciu postępowania restryktoryzacyjnego albo o zatwierdzeniu układu w postępowaniu w przedmiocie zatwierdzenia układu, albo

- ! niezgłoszenie wniosku o ogłoszenie upadłości nie nastąpiło z winy członka zarządu, albo że

I pomimo niezgłoszenia wniosku o ogłoszenie upadłości oraz niewydania postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego albo niezatwierdzenia układu w postępowaniu w przedmiocie zatwierdzenia układu wierzyciel nie ponosił szkody.

„Właściwy czas” na zgłoszenie wniosku o ogłoszenie upadłości

Kluczowe dla możliwości powołania się na treść art. 299 § 2 KSH jest przede wszystkim zdefiniowanie, co należy rozumieć przez „właściwy czas”, w którym powinno nastąpić zgłoszenie wniosku o ogłoszenie upadłości lub wydanie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego lub o zatwierdzeniu układu w postępowaniu w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Kwestia terminów ogłoszenia upadłości, przesłanek, kiedy należy to zrobić, a także uprawnionych do tej czynności podmiotów, jest obecnie regulowana w ustawie z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe.

Zgodnie z art. 21 ust. 1, dłużnik jest zobowiązany zgłosić w sądzie wniosek o ogłoszenie upadłości nie później niż w terminie trzydziestu dni od dnia, w którym wystąpiła podstawa do ogłoszenia upadłości. Upadłość ogłasza się natomiast w stosunku do dłużnika, który stał się niewypłacalny. Dłużnik jest niewypłacalny, jeżeli utracił zdolność do wykonywania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych. Ustawa wprowadza w tym miejscu

– *Nie ulega wątpliwości, że przy wykładni użytego w art. 299 § 2 KSH określenia „właściwego czasu” na złożenie wniosku o ogłoszenie upadłości, nie można pomijać przepisów prawa upadłościowego i naprawczego regulujących obowiązki złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości przez członków zarządu spółki oraz określających, kiedy uważa się dłużnika za niewypłacalnego i kiedy ogłasza się upadłość osoby prawnej. Odpowiedzialność odszkodowawcza z art. 299 KSH obciąża bowiem członków zarządu spółki za to, że nie złożyli wniosku o upadłość we właściwym czasie, a to kiedy można ogłosić upadłość, a więc to, kiedy taki wniosek będzie skuteczny i powinien być złożony, określają przepisy prawa upadłościowego i naprawczego.*

W wyroku z dnia 13 marca 2009 r., sygn. akt II CSK 543/08, SN wskazał natomiast, że „czasem właściwym” jest mo-

Zgłoszenie wniosku o upadłość nastąpi we właściwym czasie, jeśli będzie możliwe przynajmniej częściowe zaspokojenie wierzycieli z majątku spółki, tj. gdy dłużnik spłaca jeszcze niektóre długi, a nie wtedy, gdy nie posiada on już żadnego majątku, z którego mógłby zaspokoić swoich wierzycieli.

ment wystąpienia takiej sytuacji, w której – *jest już wiadomym, że dłużnik nie będzie w stanie zaspokoić w całości wszystkich swoich wierzycieli, a nie dopiero taki czas, w którym stan majątkowy dłużnika kwalifikuje go już jako bankruta, który całkowicie zaprzestał zaspokajania wierzycieli* (por. uzasadnienie wyroków SN: z dnia

Dłużnik jest zobowiązany zgłosić w sądzie wniosek o ogłoszenie upadłości nie później niż w terminie trzydziestu dni od dnia, w którym wystąpiła podstawa do ogłoszenia upadłości



Fot. Pixabay

nie posiada już żadnego majątku, z którego mógłby zaspokoić swoich wierzycieli.

Należy również przypomnieć, że „właściwy czas” nie jest przesłanką subiektywną, zależną od indywidualnego przekonania członka zarządu, czy ich indywidualnej

oceny, a obiektywną, którą ustala się na podstawie okoliczności faktycznych danej sprawy.

Obsługa prawna firm transportowych

Wielu z zaistniałych sporów w przedmiocie braku płatności za wykonane zlecenie nie udaje się niestety zakończyć w sposób polubowny. Wtedy też nie pozostaje nic innego, jak skierowanie sprawy na drogę sądową.

Nierzetelni kontrahenci nie są obcy branży transportowej i w praktyce może natknąć się na nich każda firma, również ta, która dochowuje należytej staranności przy wyborze swoich partnerów. Stała współpraca z kancelarią prawną specjalizującą się w prawie transportowym i przewozowym jest w stanie ograniczyć ryzyko wystąpienia takich zdarzeń, a także należyście przygotować Klientów na ewentualne problemy, z gwarancją natychmiastowej reakcji zaufanych prawników. W takim wypadku pomocą może służyć zespół kancelarii prawnej LEGALTRANS, mający bogate, wieloletnie doświadczenie w obsłudze prawnej przedsiębiorstw transportowych. I

→ www.kt-legaltrans.pl

Odpowiedzialność odszkodowawcza z art. 299 KSH obciąża członków zarządu spółki za to, że nie złożyli wniosku o upadłość we właściwym czasie



Fot. Volvo

domniemanie, że dłużnik utracił zdolność do wykonywania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych, jeżeli opóźnienie w wykonaniu zobowiązań pieniężnych przekracza trzy miesiące.

Do powyższych przepisów odwołał się SN w wyroku z dnia 19 stycznia 2011 r., sygn. akt V CSK 211/10, podkreślając, że:

6 czerwca 1997 r., III CKN 65/97, OSNC 1997/11/181; z dnia 11 października 2000 r., III CKN 252/00, niepubl.). Zgłoszenie wniosku o upadłość nastąpi więc we właściwym czasie, jeśli będzie możliwe przynajmniej częściowe zaspokojenie wierzycieli z majątku spółki (tj. gdy dłużnik spłaca jeszcze niektóre długi), a nie wtedy, gdy dłużnik



W celu skorzystania z procedury księgowego rozróżnienia trzeba wystąpić do organu celnego z wnioskiem o wydanie upoważnienia do księgowego rozróżnienia i spełnić określone przepisami prawa warunki

KSIĘGOWE ROZRÓŻNIENIE W POCHODZENIU TOWARÓW, CZYLI ZASADY ZARZĄDZANIA MAGAZYNAMI Z MATERIAŁAMI RÓŻNEGO POCHODZENIA

Ustalanie pochodzenia towarów wymaga precyzyjnego określenia, jakie surowce zostały wykorzystane do wytworzenia produktu gotowego oraz jakiego były pochodzenia. Często występują sytuacje, gdy ustalenie tego jest bardzo trudne, a niekiedy wręcz niemożliwe.

Dzieje się tak np. wtedy, gdy towar w magazynie o tych samych parametrach produkcyjnych, ale innym kraju pochodzenia, jest składowany pod jednym magazynowym indeksem.

Podstawowa zasada magazynowania

Zgodnie z art. 58 Rozporządzenia UE 2015/2446, co do zasady, towar w magazynie powinien zostać rozróżniony nie tylko za pomocą parametrów technicznych,

Niedopuszczalne jest, aby przedsiębiorca nie korzystając z procedury księgowego rozróżnienia, przy zmieszanych surowcach pochodzących i nie pochodzących, wystąpił z wnioskiem lub wystawił dowód preferencyjnego pochodzenia towaru.

ale również powinien być wyszczególniony kraj pochodzenia, jeżeli tylko warunki ekonomiczne magazynu na to pozwalają. Natomiast, jeżeli przedsiębiorstwo nie ma warunków ekonomicznych, aby zapewnić rozdzielanie towaru również pod względem pochodzenia, wówczas należy

wystąpić do organu celnego o „księgowe rozróżnienie”.

Księgowe rozróżnienie

Procedura księgowego rozróżnienia została wpisana we wszystkie umowy o wolnym handlu, jakie podpisała Unia Europejska oraz w akt delegowany do unijnego kodeksu celnego (rozporządzenie 2015/2446), a wywodzi się z art. 20a Decyzji nr 4/2000 Rady Stowarzyszenia RP—UE (dz. Urz. 64/2001 poz. 645).

Procedura księgowego rozróżnienia ma zastosowanie tylko w odniesieniu do sytuacji, gdy:

1. oddzielne magazynowanie towarów pochodzących i nie pochodzących pociąga za sobą znaczne koszty;
2. oddzielne magazynowanie towarów

pochodzących i nie pochodzących pociąga za sobą utrudnienia wynikające z właściwości tych materiałów;

3. wytwarzanie towarów oznacza obróbkę lub przetworzenie wykraczające poza tzw. minimalne przetworzenie;
4. materiały użyte do produkcji, które mają różne pochodzenie, są identyczne lub zamienne – jednakowe, co do rodzaju, jakości handlowej, z takimi samymi cechami technicznymi i fizycznymi (w produkcie finalnym nie da się rozróżnić materiałów nie pochodzących i pochodzących w wyrobie gotowym).

Warunki do wniosku o procedurę księgowego rozróżnienia

W celu skorzystania z procedury księgowego rozróżnienia trzeba wystąpić do organu celnego z wnioskiem o wydanie upoważnienia do takiego rozróżnienia i spełnić określone przepisami prawa warunki.

Podstawowym warunkiem, który musi zostać spełniony jest przedstawienie dowodów wskazujących na poniesiony duży nakład finansowy w celu oddzielnego magazynowania towarów pochodzących i nie pochodzących. Również można zapewnić, aby w dowolnym czasie liczba produktów uzyskanych, które mogą być uznane za pochodzące z Unii, nie różniła się od liczby możliwej do uzyskania przy zastosowaniu metody fizycznego oddzielenia magazynowanych materiałów. W niektórych przypadkach również może się okazać, że dowodem będzie wskaza-



Fot. DB Schenker

nie bezzasadności rozróżniania danego surowca na kraje pochodzenia, bo jego wartość, waga lub kod taryfy celnej nie mają wpływu na ustalenie pochodzenia całego wyrobu gotowego.

W celu złożenia wniosku postępujemy się przepisami prawa celnego, które reguluje postępowanie w sprawach celnych.

Przedsiębiorca (eksporter, producent) do wniosku powinien dołączyć:

Doktor Izabella Tymińska,

ekspert ds. ceł, prawa celnego, handlu zagranicznego

Zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górną półką trudności” – zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Przez wiele lat pracowała dla firm logistycznych i spedycyjnych, gdzie piastowała m.in. funkcję członka zarządu. Jest wykładowcą na Akademii Sztuki Wojennej na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia w Instytucie Logistyki w Warszawie. Wykładała w Szkole Wyższej w Warszawie ALMAMER, Wyższej Szkole Cła i Logistyki czy Uczelni Techniczno-Handlowej. Absolwentka Ekonomii, Logistyki, Stosunków Międzynarodowych, Zarządzania oraz Ekonomiki Obronności.



<https://www.linkedin.com/in/dr-izabella-tyminska-ekspert-celny/>
<https://www.facebook.com/Ekspert.celny.Doradztwo.celne/>
<https://twitter.com/DrTyminska>

www.ekspertcelny.pl

- oświadczenie, że prowadzona księgowość firmy oparta o przepisy obowiązujące w kraju prowadzenia działalności gospodarczej, dostosowana jest do spełnienia wymogów procedury rozróżnienia księgowego;
- potwierdzenie, iż w dokumentacji księgowej wskazany zostanie dokument, na podstawie którego dokonano wprowadzenia ww. towarów do magazynu, np. daty i numeru faktury handlowej zawierającej szczegółową specyfikację towarów z rozróżnieniem krajów pochodzenia;
- oświadczenie, że wyprawdzone towary odsaldowane będą wg. najwcześniejszej zarejestrowanego dokumentu księgowego;
- informacje o ilości ubytków materiałów pochodzących, które wystąpią w procesie magazynowania i wytworzenia produktu gotowego;
- informacje o współczynnikach zużycia poszczególnych surowców na jednostkę produktu (BOM);
- oświadczenie o okresie rozrachunkowym nie dłuższym niż rok;
- informację o rodzaju magazynowanych surowców z podziałem na kraje pochodzenia;
- wnioskowane daty obowiązywania upoważnienia.

Upoważnienie do księgowego rozróżnienia

Upoważnienie wydawane jest w formie decyzji przez właściwego naczelnika urzędu celno-skarbowego. Również ten organ odpowiedzialny jest za kontrolę przebiegu

procesu księgowego rozróżnienia. Upoważnienie może zostać cofnięte w każdym przypadku nieprawidłowego jego wykorzystania lub niespełnienia przez jego posiadacza warunków, aby takie upoważnienie mogło dalej działać. W przypadku cofnięcia upoważnienia organy celno-



Procedura księgowego rozróżnienia stanowi ułatwienie dla prowadzących magazynowanie razem towarów takiego samego rodzaju i takiej samej jakości handlowej, pochodzących i niepochodzących

skarbowe mają obowiązek zweryfikować dowody pochodzenia, wystawione przy użyciu księgowego rozróżnienia.

Warunki procedury księgowego rozróżnienia

Procedura księgowego rozróżnienia stanowi ułatwienie dla prowadzących magazynowanie razem towarów takiego samego rodzaju i takiej samej jakości handlowej, pochodzących i niepochodzących.

Za warunki niezbędne do prawidłowego stosowania procedury księgowego rozróżnienia uznać należy:

- Ilość towarów pochodzących uzyskana w wyniku przetworzenia danego produktu nie była większa niż ilość wyprodukowana w warunkach fizycznego oddzielenia materiałów pochodzących i niepochodzących.
- W czasie produkcji lub najpóźniej w chwili wystawionego preferencyjnego dowodu pochodzenia dla wytworzonego towaru, ilość materiałów pochodzących w magazynie była co najmniej równa ilości materiałów wykorzystanych przy wytworzeniu towarów pochodzących (odsaldowywanie w pierwszej kolejności komponentów pochodzących).
- W dokumentacji magazynowej i księgowej należy zwiększyć stan zapasów surowców pochodzących tylko i wyłącznie wówczas, gdy surowce te są dostarczane tylko z preferencyjnymi dowodami pochodzenia, w przeciwnym wypadku powiększeniu ulega tylko stan magazynowy surowców niepochodzących.
- Po uzyskaniu pozwolenia metoda jest stosowana, a jej stosowanie jest rejestrowane na podstawie ogólnych zasad rachunkowości mających zastosowanie w Unii Europejskiej.

Podsumowując, niedopuszczalne jest, aby przedsiębiorca nie korzystając z procedury księgowego rozróżnienia, przy zmieszanych surowcach pochodzących i niepochodzących, wystąpił z wnioskiem lub wystawił dowód preferencyjnego pochodzenia towaru. Również niedopuszczalnym jest wystawienie dowodów pochodzenia w przypadkach, gdy korzystając z procedury księgowego rozróżnienia wystarczająca ilość komponentów pochodzących nie została włączona do procesu produkcji i brak jest surowców niepochodzących w magazynie. |

*dr Izabella Tyminska,
ekspert ds. ceł, prawa celnego,
handlu zagranicznego*



Fot. Volvo

66% kierowców zadeklarowało, że warunki i problemy z jakimi spotykają się podczas postoju powodują, że zdarzyło im się myśleć lub myślą o porzuceniu zawodu kierowcy

PRAWIE 70% KIEROWCÓW ROZWAŻA PORZUCENIE PRACY

Na prośbę Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, Iwona Blecharczyk (Trucking Girl) przeprowadziła badanie ankietowe dotyczące miejsc postojowych w Europie. Udział w nim wzięło około 1700 kierowców, a obok Polaków byli także Białorusini, Bułgarzy, Holendrzy, Litwini, Rumuni, Ukraińcy, Węgrzy i wielu innych.

Niestety aż 66% kierowców zadeklarowało, że warunki i problemy z jakimi spotykają się podczas postoju powodują, że zdarzyło im się myśleć lub myślą o porzuceniu zawodu kierowcy. A to oznacza, że w całej Unii Europejskiej jest to zjawisko powszechne, a sytuacja w poszczególnych państwach różni się jedynie skalą i natężeniem poważnych zaniedbań.

– *Dopóki na europejskich drogach nie zadbamy o godność i podstawowe prawa kierowców, dopóki warunki odpoczynku nie zaczną się poprawiać, dopóty bilans wyjść i wejść do zawodu kierowcy będzie ujemny* – komentuje prezes TLP Maciej Wroński i dodaje: – *Żadna kampania wizerunkowa mająca na celu przekonanie potencjalnych pracowników o atrakcyjności zawodu truckera nie przestani wstydlivej sytuacji, panującej na parkingach w najbardziej rozwiniętych państwach świata, jakimi są kraje należące do Unii.*

Najgorsze warunki

W ocenie zawodowych kierowców krajem o najgorszych warunkach odpoczynku na postojach dla samochodów ciężarowych i zestawów składających się z ciągnika siodłowego i naczepy są Niemcy, na które wskazało w 32% osób.

W ocenie zawodowych kierowców krajem o najgorszych warunkach odpoczynku na postojach dla samochodów ciężarowych i zestawów składających się z ciągnika siodłowego i naczepy są Niemcy – w 32% odpowiedzi.

Drugie niechlubne miejsce zajmują *ex aequo* Francja i Belgia (po 16%).

Trzeba pamiętać, że na tę ocenę składają się zarówno złe warunki sanitarne, socjalne, hałas, jak i brak wystarczającej liczby miejsc postojowych. I o ile we Francji mamy większą liczbę

miejsc parkingowych niż w Niemczech, to już ich wyposażenie jest w tym kraju znacznie gorsze. We Francji mamy bowiem dużo parkingów bez wystarczającej infrastruktury socjalnej i sanitarnej, zwanych przez kierowców „dzikusami”. Na tle innych państw Europy Polska wypada najlepiej pod kątem warunków na parkingach.

Paradoksalnie opinie na temat warunków odpoczynku są wśród kierowców skrajnie podzielone, gdyż na odpowiedź dotyczącą krajów, o najlepszych warunkach odpoczynku Francja i Niemcy zostały ocenione dość wysoko przez odpowiednio 18% i 15% kierowców. Takich

kontrowersji nie ma w przypadku Polski, gdyż w ocenie kierowców (28%) zajmuje ona pierwsze miejsce pod względem warunków panujących na parkingach. Pamiętajmy jednak, że pierwsze miejsce oznacza tylko, że te warunki są najlepsze, ale niekoniecznie dobre.

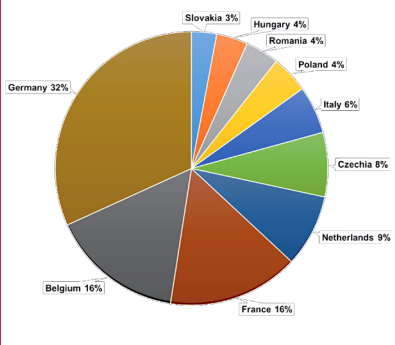
Najmniej bezpiecznie

W pytaniu o kraje, w których kierowcy czują się najmniej bezpiecznie podczas postoju, na pierwszym miejscu wskazano Francję (43% odpowiedzi), na drugim Belgię (17%), a na trzecim Niemcy (13%). Najbezpieczniejszym państwem okazała się Polska (35% odpowiedzi). Kontrowersji nie budziła zajmująca trzecie miejsce Austria, którą wskazano w 14% osób. Wśród kierowców skrajne opinie dotyczyły jedynie Niemiec, gdyż aż 20% wskazało ten kraj jako taki, w którym można czuć się bezpiecznie (drugie miejsce).

W ocenie prezesa Wrońskiego te skrajne oceny dotyczące Niemiec wynikają być może z faktu, że odpowiadając na pytanie o poczucie bezpieczeństwa na parkingach, kierowcy brali pod uwagę kilka różnych kwestii. Od prawdopodobieństwa kradzieży, napadu lub też innych tego typu zdarzeń, po postawę organów powołanych do utrzymania porządku i bezpieczeństwa.

– W Niemczech mamy do czynienia z dużą liczbą incydentów na tamtejszych parkingach i stąd negatywne opinie kierowców na temat tego kraju. Niemniej jednak niemiecka policja aktywnie przeciwdziała i reaguje na wszelkie negatywne sytuacje, co doceniają inni respondenci ankiety. Tego samego nie można niestety powiedzieć o Francji. Przy dużej liczbie kradzieży i napadów,

KRAJE UE O NAJGORSZYCH WARUNKACH ODPOCZYNKU NA PARKINGACH DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

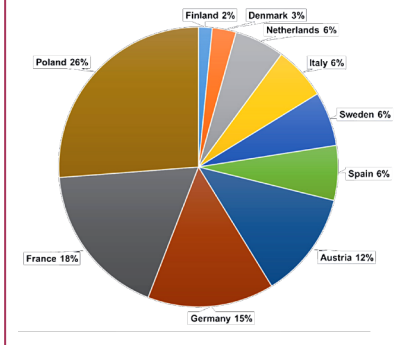


kierowcy skarżą się, że tamtejsze służby nie tylko nie podejmują działań prewencyjnych, ale także ignorują wszelkie zgłoszenia o takich zdarzeniach. Kierowcy we Francji są pozostawieni samym sobie – komentuje Maciej Wroński.

Czy jest szansa na poprawę sytuacji?

Wyniki ankiety zostały zaprezentowane w Parlamencie Europejskim w dniu 24 kwietnia podczas Konferencji „Working

KRAJE UE O NAJLEPSZYCH WARUNKACH ODPOCZYNKU NA PARKINGACH DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH



in Dyrekcji Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji Europejskiej.

W trakcie konferencji polscy posłowie Elżbieta Łukacijewska i Kosma Złotowski zadeklarowali, że zainicjują formalną debatę na ten temat podczas posiedzenia Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego. Z kolei podczas spotkania z unijnymi urzędnikami wyniki ankiety posłużyły jako rzeczowe i przekonujące uzasadnienie do przedstawionych przez TLP propozycji konkretnych działań regulacyjnych, które w ocenie

Kierowcy najmniej bezpiecznie podczas postoju czują się, we Francji (43% odpowiedzi), potem w Belgii (17% odpowiedzi) i w Niemczech (13% odpowiedzi). Jako najbezpieczniejsze państwo wskazano Polskę (35% odpowiedzi).

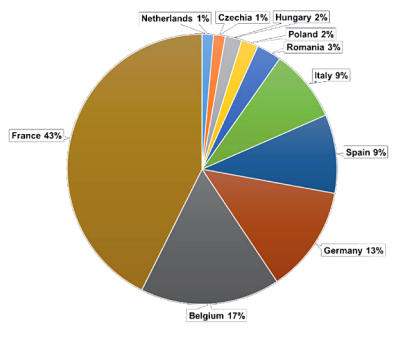
and resting conditions for professional drivers in the EU – when will they be dignified and normal?” oraz w tym samym dniu podczas wizyty roboczej TLP

organizacji powinny zostać podjęte przez władze Unii Europejskiej.

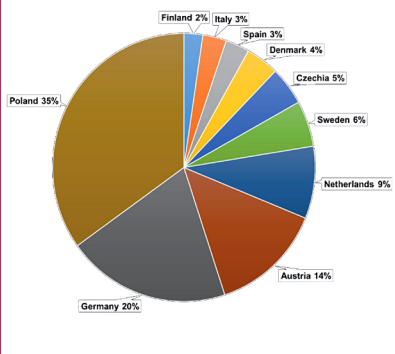
– Niestety nie spodziewam się, aby osiągnięcie celu, jakim jest poprawa warunków odpoczynku kierowców, było szybkie i łatwe. Prace w obecnej kadencji unijnych władz koncentrować się będą na już zainicjowanych projektach. Niemniej jednak temat jest nosny społecznie. Dlatego konsekwentne działanie, także we współpracy ze związkami zawodowymi, po pewnym czasie zmobilizuje polityków i urzędników do zajęcia się problemem. Dla TLP i naszych firm członkowskich zapewnienie dobrych warunków kierowcom jest jednym z najważniejszych wyzwań. Dlatego my nie odpuścimy tego tematu. – deklaruje Maciej Wroński, prezes TLP. |

Beata Gorczyca,
dyrektorka ds. komunikacji,
Transport i Logistyka Polska (TLP)

KRAJE UE, W KTÓRYCH KIEROWCY NIE CZUJĄ SIĘ BEZPIECZNIE PODCZAS POSTOJU NA PARKINGU



KRAJE UE, W KTÓRYCH KIEROWCY CZUJĄ SIĘ NAJBEZPIECZNIEJ PODCZAS POSTOJU NA PARKINGU



"TRANSPORT & BUSINESS DAY"

NAPĘDZAMY POLSKI TRANSPORT



15 czerwca 2023
Marriott Warszawa

TEMATYKA KONFERENCJI:

- | Oczekiwania zleceniodawców ładunków wobec przewoźników
- | Jakie zmiany prawne i podatkowe czekają branżę TSL w 2023/24 r.?
- | Popyt i podaż usług transportowych w kontekście przemian geopolitycznych
- | Transformacja energetyczna – szanse i wyzwania dla sektora TSL
- | Digitalizacja i sztuczna inteligencja jako klucz do zwiększenia przewagi konkurencyjnej
- | Odbudowa Ukrainy - szanse i wyzwania dla polskich przewoźników
- | Prąd zamiast diesla? Utopia czy realny sposób na "dekarbonizację" transportu
- | Rozwój w dobie ograniczonych zasobów, czyli jak sobie radzić z brakiem kierowców?

ORGANIZATOR



PATRONI HONOROWI



PARTNER STRATEGICZNY



PARTNERZY





Ready for the next challenge

Mamy wystarczającą wiedzę i zasoby,
aby dostarczać naszym klientom
najlepsze rozwiązania.
Dowiedz się więcej na dbschenker.pl

