

27. Ranking
firm TSLTRANSPORT
SPEDYCJA
LOGISTYKAWyniki 27. Rankingu
Firm TSL dostępne
również na:
www.gazetaprawna.pl

Poniedziałek

27 CZERWCA 2022 R. NR 122 (5784)



FOT. WOJTEK GÓRSKI

Branża TSL: czas wyzwań i rekordowych przychodów

GALA FINAŁOWA Rok 2021 był jednym z najlepszych w historii branży transportu, logistyki i spedycji. Firmy notowane w rankingu Dziennika Gazety Prawnej wykazały rekordowe przychody i wysokie zyski. Przedsiębiorcy jednak mniej optymistycznie patrzą w przyszłość, niż jeszcze rok temu.

Dominika Pietrzyk
pietrzyk.dominika@infor.pl

Podczas gali, która odbyła się 23 czerwca w Warszawie, nagrody odebrali laureaci 27. edycji rankingu Dziennika Gazety Prawnej. W głównym zestawieniu firmy zostały uhonorowane na podstawie kryterium przychodów z działalności TSL, wyłonieni zostali również zwycięzcy w sześciu kategoriach: spedycja drogowa, spedycja morską/oceaniczną, transport drogowy, usługi logistyczne, usługi magazynowe oraz według dynamiki przychodów z działalności TSL.

Pierwsze miejsce w tegorocznej edycji rankingu oraz najwyższe przychody osiągnęła Grupa Raben. Jak mówił podczas gali Krzysztof Hajduk, dyrektor sprzedaży Raben Logistics Polska, rok 2021 był dla Grupy rokiem akwizycji i zrównoważonego rozwoju.

– Staraliśmy się dużo inwestować w technologie i innowacje tak, żeby ten proces, który dostarczamy

był przyjemniejszy, łatwiejszy i lepiej wykorzystywał zasoby, których na rynku brakuje – dodał.

Drugie miejsce pod względem wielkości przychodów przypadło Grupie Kapitałowej DPD Polska, zaś podium dopełniła Grupa DSV.

W kategorii dynamiki przychodów zwyciężyła spółka TIRSPED. Prezes Janusz Pietrzak podkreślił, że to jedno z pierwszych prywatnych przedsiębiorstw, które powstały w branży.

– Przez tyle lat dopracowaliśmy się wspaniałej załogi, wielu doświadczeń, których ciągle przybywa – mówił podczas gali.

Drugie miejsce pod względem dynamiki przychodów zajęła firma EV Cargo Global Forwarding, zaś trzecie VGL Solid Group.

Zwycięzcą w obszarze spedycji drogowej została Grupa PEKAES, nagrodę w imieniu firmy odebrał Olivier Gateau, dyrektor zarządzający Grupy PEKAES. Drugie miejsce przypadło Grupie Optima Logistics,

a trzecie – firmie JAS-FBG. Pierwsze miejsce w kategorii spedycja morską/oceaniczną zajęła firma ROHLIG SUUS Logistics.

– To były bardzo trudne dwa lata w naszej branży, również jeżeli chodzi o fracht morski. Sytuacja pandemiczna, wojna w Ukrainie oraz zdarzenia jednorazowe, na przykład zablokowanie Kanału Sueskiego, naprawdę wymagały od nas bardzo szybkiej reakcji, zmiany łańcuchów dostaw i przede wszystkim wsparcia naszych klientów w podtrzymaniu ich działalności – komentował członek

zarządu ROHLIG SUUS Logistics Andrzej Kozłowski.

Drugie miejsce wśród firm zajmujących się spedycją morską/oceaniczną przypadło Grupie VGL Solid, zaś trzecie – Grupie Omida.

W kategorii transport drogowy dyplom dla laureata pierwszego miejsca trafił w ręce Ekateryny Kompas, reprezentującej firmę Hegelmann Transporte. Jak wskazała przedstawicielka przedsiębiorstwa, ostatnie sześć miesięcy to trudny czas z uwagi na wybuch wojny w Ukrainie. 80 proc. pracowników firmy stanowią właśnie obywatele tego kraju. Firma jest jednak elastyczna i stara się dopasować do sytuacji. Na drugim stopniu podium nagrodzonych w obszarze transportu drogowego stanęła firma GEFCO Polska. Trzecie miejsce przypadło Adam Polowi.

W kategorii usług logistycznych pierwsze miejsce

zajęła Grupa Raben. Wiceliderem segmentu jest Grupa DSV, na podium znalazła się również firma DB Schenker.

Zwycięzcą w kategorii usługi magazynowe został DHL EXEL SUPPLY CHAIN POLAND. Jak wskazała dyrektor ds. komunikacji firmy Agata Wydmańska, miniony czas okazał się testem dla całej branży TSL oraz dla zespołów zarządzających.

– Dlatego ogromne gratulacje dla wszystkich. Myślę, że wszyscy wspaniale sprawdziliśmy się w ostatnich trzech latach – podkreśliła.

Drugie miejsce przypadło ID Logistics Polska, a trzecie HSF e-commerce.

Podczas gali wnioski płynące z ankiet zebranych wśród uczestników rankingu przedstawiła prof. SGH dr hab. Halina Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej, która opracowała jego wyniki.

Jak podkreśliła, jest pod ogromnym wrażeniem tego, co wydarzyło się w 2021 r. Do 27. edycji rankingu TSL zgłosiły się 74 firmy. Według danych, średnie tempo wzrostu ich przychodów w ciągu roku wyniosło 34 proc., a łączna wartość sięgnęła blisko 41 mld zł.

Wyniki te, w połączeniu z zyskami, przesądzały o tym, że 2021 r. był jednym z najlepszych dla firm z branży TSL w historii rankingu.

Na skalę wzrostów wpływ miał rozwój spedycji morskiej.

– Bardzo dynamicznie rosły frachty, więc kto postawił na spedycję morską/oceaniczną, ten poszedł mocno do przodu, jeżeli chodzi o wielkość przychodów – tłumaczyła Halina Brdulak.

Przytoczyła ona również dane dotyczące zatrudnienia. Wzrosło ono średnio o 12 proc. w ciągu 12 miesięcy, co jak podkreśliła, oznacza bardzo dobrą wydajność, zważywszy na skalę wzrostu przychodów. Problemem może być jednak znalezienie pracowników, a jego konsekwencją – zmiana modeli biznesowych.

Pomimo dobrych wyników za ostatni rok, przedsiębiorcy branży mniej optymistycznie patrzą w przyszłość. Świadczy o tym wskaźnik nastrojów zbadany na przełomie kwietnia i maja 2022 r. Jego graniczne wartości to 200 pkt oraz minus 200 pkt.

– Jeśli porównamy tegoroczne nastroje z tymi z kwietnia zeszłego roku, to zobaczymy spadek o 29 pkt, do 90 pkt. Widać wyraźnie, że sytuacja w tym roku wygląda inaczej – podkreśliła Halina Brdulak.

Wyniki rankingu oraz szczegółową analizę publikujemy na stronach D4–D8 i D10–D12.

Rynek magazynowy rozgrzany do czerwoności

KONIUNKTURA Początek roku przyniósł kolejne rekordy w magazynach. Zbliża się jednak schłodzenie rynku, ale winny temu nie będzie popyt

Patrycja Otto
patrycja.otto@infor.pl

W I kw. tego roku deweloperzy oddali do użytku 1,3 mln mkw. powierzchni magazynowej, co oznacza rekordowy wynik. Nadal największą aktywność jest obserwowana w Wielkopolsce oraz na Dolnym i Górnym Śląsku. Zmienia się natomiast struktura nowych obiektów. To konsekwencja dynamicznego rozwoju e-commerce – także w branży spożywczej – co przekłada się na zmiany w sposobie dostawy. W Polsce nadal króluje model Next Day Delivery, czyli dostawa w kolejnym dniu od złożenia zamówienia. Na znaczeniu zyskuje jednak coraz bardziej q-commerce. To model, w którym dostawa następuje w maksymalnie kilkadziesiąt minut od złożenia zamówienia. Wymusza to rozwój nowych formatów magazynów, tzw. miejskich, oraz obiektów typu last mile logistics.

– Na polskim rynku pojawił się również format typu dark stores jako minicentra dystrybucji, dedykowane szczególnie dla branży e-grocery – zauważa Michał Kozdrój, dyrektor Agencji Logistycznej w Knight Frank.

Polska zyskuje

Nie oznacza to jednak, że duże magazyny, położone na obrzeżach aglomeracji, odchodzą do lamusa. Takich obiektów najemcy wciąż poszukują. Przykładem mogą być: Hillwood w Bydgoszczy o powierzchni 104 tys. mkw., P3 w Poznaniu liczący 82 tys. mkw. oraz Hillwood w Strykowie – 73 tys. mkw., które uzyskały pozwolenie na użytkowanie w I kw.

Jak tłumaczą eksperci BNP Paribas Real Estate Poland, to efekt restrykcji związanych z COVID-19 w Chinach, powodujących kolejne zakłócenia produkcji i logistyki. Aby zabezpieczyć się przed problemami w łańcuchach dostaw, firmy robią zapasy, co przynosi popyt na obiekty o dużej kubaturze. Przyczynia się do tego również wojna w Ukrainie, z powodu której firmy podejmują decyzję o relokacji biznesu ze wschodu Europy. Widoczny jest też trend do skracania łańcuchów dostaw oraz przenoszenia produkcji bliżej rynków zbytu. Polska w tej sytuacji zyskuje, ze względu na swoje położenie, rozwiniętą sieć dróg i autostrad, dostęp do pracowników i niższe koszty pracy w porównaniu z Zachodem.

Anna Głowacz, dyrektor działu powierzchni przemysłowych i logistycznych w AXI IMMO, potwierdza, że w wyniku agresji Rosji na Ukrainę, firmy poszuku-

ją bezpiecznego miejsca do czasowej lub stałej relokacji.

– Obserwowaliśmy już w I kw. 2022 r. duże zainteresowanie wynajęciem powierzchni magazynowej tuż przy granicy z Ukrainą, a także wzdłuż autostrady A4 – podkreśla.

W rezultacie I kw. tego roku przyniósł wynajem na poziomie 1,5 mln mkw. Jak informuje w swoim najnowszym raporcie o rynku magazynowym firma doradcza Newmark Polska, wśród największych zawartych transakcji znalazły się: realizacja przez firmę Exeter obiektu o powierzchni 100 tys. mkw. dla najemcy z sektora handlowego w Świebodzinie, renowacja połączenia z ekspansją najemcy z sektora handlowego w SEGRO Logistics Park Gliwice (66,3 tys. mkw.) oraz wynajęcie 47,7 tys. mkw. w Hillwood Łowicz Południe przez Dealz.

– Podobnie jak najemcy, deweloperzy również pozostają aktywni – zauważa Renata Zielińska, konsultant w dziale badań rynku w Knight Frank.

Na koniec marca 2022 r. w budowie było 4,8 mln mkw. powierzchni, co daje niemal dwukrotny wzrost z analogicznym okresem 2021 r. Eksperci BNP Paribas Real Estate Poland wskazują, że wśród nowych projektów największe i najbardziej znaczące to: Panattoni Park Zgierz liczący 155 tys. mkw., Panattoni w Bydgoszczy budowany dla Zalando o powierzchni 146 tys. mkw., nowy kompleks Hillwood powstający pod Łowiczem, który w dwóch budynkach pomieści 112 tys. mkw., a także rozbudowywane o trzy nowe obiekty centrum MLP Poznań West ze 102 tys. mkw.

Jak wyjaśnia Anna Głowacz, podobnie jak w poprzednich kwartałach, największą aktywnością wykazują się najemcy z sektorów logistyki, sieci handlowych oraz e-commerce. Ocenia ona, że ten trend się utrzyma.

Paulina Dziubińska, starszy dyrektor w dziale wynajmu powierzchni magazynowych JLL, podkreśla, że wciąż pojawiają się nowe podmioty rozpoczynające działalność w Polsce, które potrzebują magazynu od zaraz.

Przyczyny ochłodzenia

W kolejnych miesiącach eksperci spodziewają się jednak schłodzenia rynku. Rosnące koszty budowy oraz ograniczona dostępność do surowców i materiałów sprowadzanych ze Wschodu wpłyną bowiem na wydłużenie czasu budowy magazynów oraz opóźnienia w dostarczaniu zakontraktowanych obiektów.

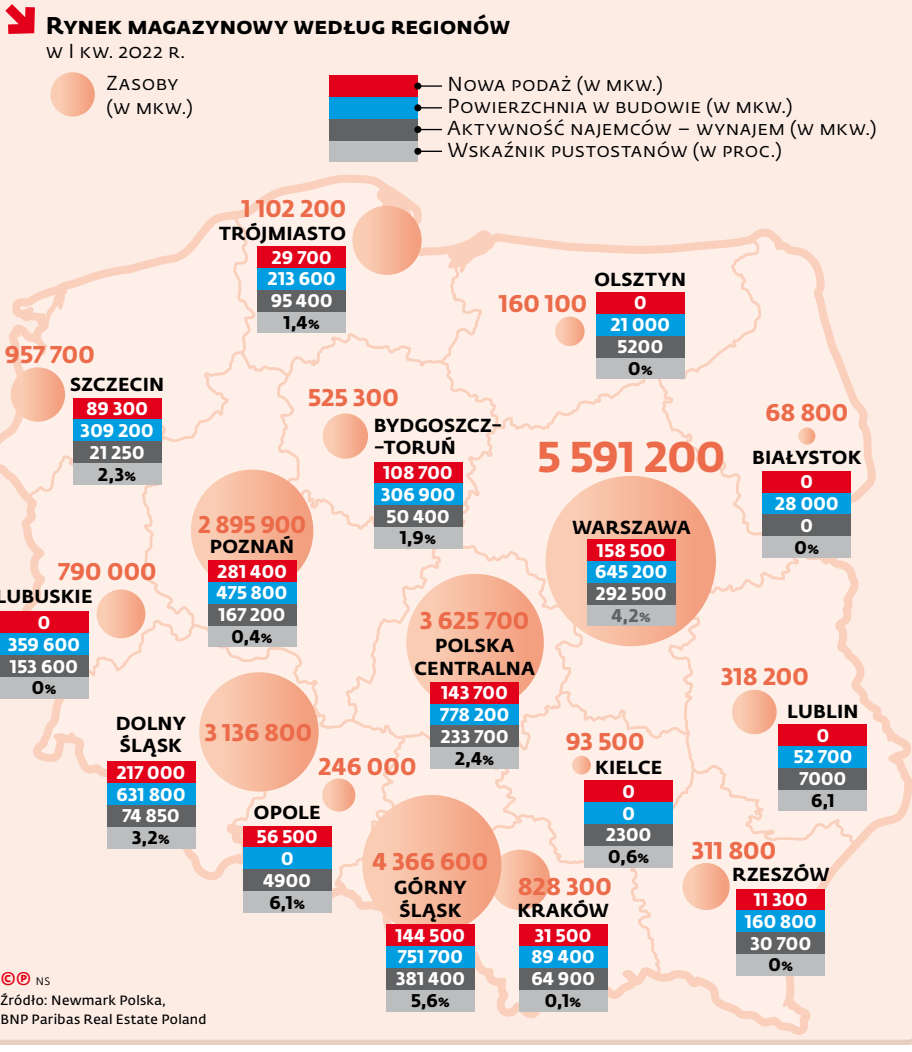
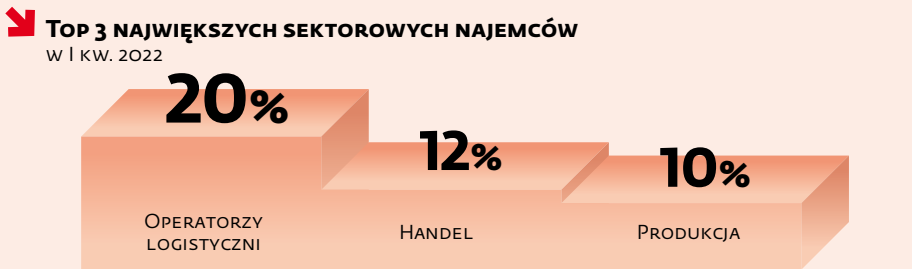
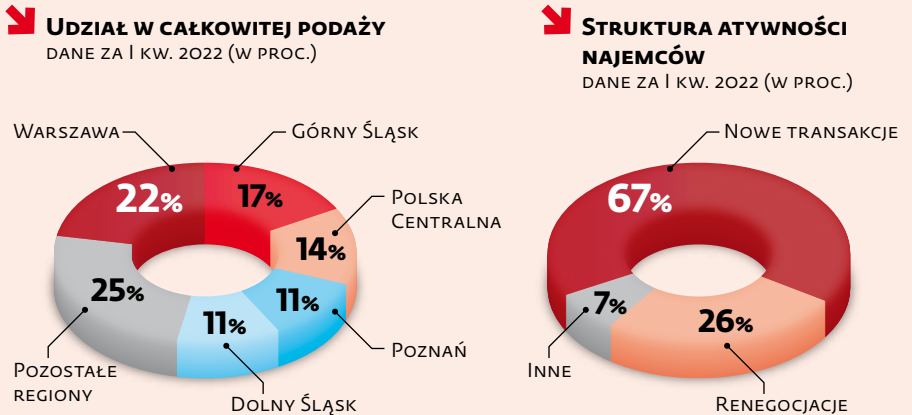
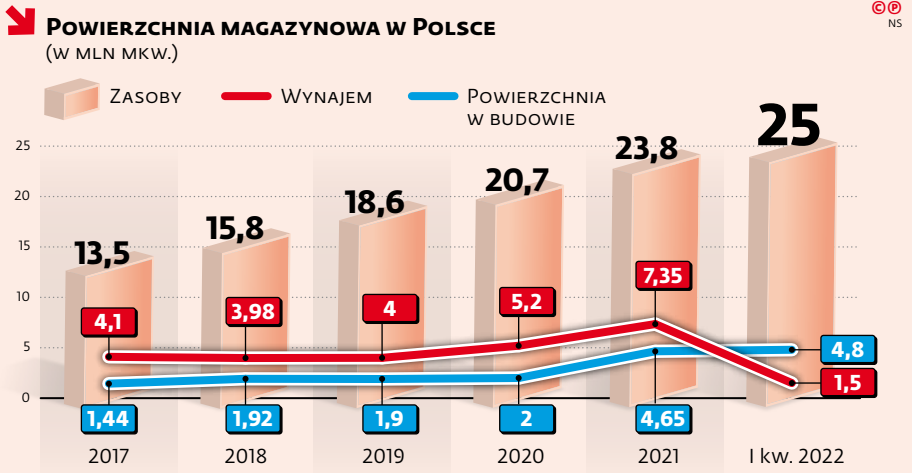
Już dziś realizacja nowych projektów trwa 12–14 miesięcy. Czynnikiem hamującym podaż będzie też deficyt pracowników w sektorze budowlanym, w związku z odpływem specjalistów na Wschód. Jak podkreślają analitycy BNP Paribas Real Estate Poland, projekty, których realizacja rozpoczęła się przed wybuchem wojny, raczej nie są zagrożone. Na potrzeby ich wykonania deweloperzy zabezpieczyli bowiem potrzebne materiały.

Rośnie ryzyko powstania luki podażowej, szczególnie że poziom pustostanów spada. W I kw., według wyliczeń BNP Paribas Real Estate Poland, wyniósł 3,3 proc. Dla porównania na koniec 2021 r. było to 3,9 proc. Wśród miejsc z największym dostępem do powierzchni magazynowej są: województwo kujawsko-pomorskie, Szczecin i Polska Wschodnia. Na wszystkich tych rynkach poziom pustostanów wynosi kilkanaście procent. Najtrudniej o wolne magazyny w Poznaniu, na Dolnym Śląsku i w Trójmieście. Tam poziom pustostanów oscyluje poniżej 3 proc.

Ale ryzyko luki podażowej to niejedyna konsekwencja malejących pustostanów. Początek roku przyniósł wzrosty stawek wynajmu. Na największych rynkach magazynowych podwyżka sięgnęła 5–10 proc. To pierwszy taki widoczny ruch od kilku lat. Zdaniem ekspertów trend ten utrzyma się również w II kw.

Najdroższym rynkiem pozostaje Warszawa, gdzie czynsz wywoławczy w granicach administracyjnych miasta wynosi 4,00–5,60 euro za 1 mkw. miesięcznie, natomiast w strefie II, czyli na obrzeżach stolicy, jest to 3,00–4,50 euro. W innych rejonach kraju z powierzchniami magazynowymi, takich jak np. Górny i Dolny Śląsk czy Wielkopolska, czynsze wywoławcze wynoszą 3,00–4,30 euro za 1 mkw. miesięcznie. Najtaniej jest na rynkach wschodzących – 3,00–3,80 euro.

Tym samym polski rynek magazynowy przestaje być najtańszy w Europie. Mimo tego, zdaniem ekspertów, pozostanie wciąż atrakcyjny dla najemców i inwestorów. W I kw. tego roku na polskim rynku nieruchomości komercyjnych zawarto transakcje o wartości 1,66 mld euro. To wynik o 18 proc. lepszy od tego z roku poprzedniego. Na sektor magazynowy przypadło 191 mln euro. Największym zainteresowaniem inwestorów nadal cieszą się bezpieczne i obciążone niskim ryzykiem nieruchomości, m.in. parki logistyczno-magazynowe.





Setki połączeń, miliony przesyłek i... apetyt na więcej

„Osiągnąć pozycję lidera wszędzie, gdzie jesteśmy” – takim mottem kieruje się Grupa Raben w swojej działalności biznesowej. Wizja jest ambitna, ale dla przedsiębiorstwa, które jest obecne już w 15 krajach w Europie, stawia na dalszą ekspansję, a przy tym dba o rozwój własnej sieci drobnicowej na dotychczasowych rynkach – zdecydowanie realna. Od kilku lat operator rozbudowuje system linii międzynarodowych; specjalny projekt, który tego dotyczy, sukcesywnie obejmuje kolejne regiony i państwa.

15 krajów, ponad 160 oddziałów i 1,3 mln mkw. powierzchni magazynowej, ponad 10 tys. pracowników i flota licząca ponad 9 tys. pojazdów – te liczby robią wrażenie. Dysponując takim zapleczem i przy obecnej skali, Grupa Raben jest w stanie opleść sieć połączeń drobnicowych praktycznie całą Europę. Jednak jej plany są znacznie bardziej dalekosiężne. – Realizujemy strategię biznesową, zgodnie z którą każdy kraj ma codzienne połączenia drobnicowe nie tylko z innymi w ramach Grupy, lecz także ze wszystkimi członkami Unii Europejskiej, ponadto Szwajcarią, Norwegią i Wielką Brytanią. Można śmiało powiedzieć, że nie ma zakątka na świecie, do którego nie byłibyśmy w stanie dostarczyć przesyłek drobnicowych. Tam, gdzie nie mamy własnej sieci, współpracujemy ze sprawdzonymi partnerami, którzy świadczą usługi odbioru i dostawy przesyłek – mówi Łukasz Lubański, Trade Lane Development Director.

Europejska pajęczyna

Jednak głównym obiektem zainteresowania firmy pozostaje Europa, zaś istotą działalności jak najszybsze dotarcie z przesyłkami klienta przy wykorzystaniu klasycznych ciężarówek (transport drogowy odpowiada aż za 65 proc. obrotów Grupy) i własnej sieci połączeń drobnicowych w całej Europie (obecnie ponad 550 linii międzynarodowych). Ta jest rozbudowywana wielotorowo: poprzez akwizycje przedsiębiorstw logistycznych na nowych rynkach, przejęcia kolejnych spółek na dotychczasowych i kontynuację ich działalności, a także inwestycje i otwieranie zupełnie nowych połączeń między oddziałami. Kiedy na mapie Raben pojawia się nowy kraj, lokalna sieć dystrybucyjna zostaje niemal natychmiast połączona z pozostałymi krajami Grupy poprzez bezpośrednie linie międzynarodowe. W minionym roku do rodziny Raben dołączyła Grecja, a na początku bieżącego – Austria, czyli czternasty i piętnasty rynek w Grupie. Grecki dostawca usług logistycznych Raben Intertrans jest mocnym wsparciem dzięki swojej infrastrukturze i aktywności na rodzimym rynku, jak również europejskiej sieci transportowej. Z kolei austriacki Raben Bexity to sprawdzony partner – jest cennym członkiem Grupy ze względu na wcześniejszą współpracę z Raben i podobne „zielone” podejście do logistyki: wiele jego terminali oferuje bezpośrednie połączenia kolejowe.

W 2021 r. Grupa przejęła ponadto 100 proc. udziałów Luible Logistik GmbH, rodzinnego przedsiębiorstwa z Górnej Szwabii. Rozszerzyła w ten sposób swoją sieć drobnicową na rynek niemiecki i zwiększyła

obecność w segmencie transportu drogowego. W tym samym roku akwizycja Grupy BAS pozwoliła Grupie Raben rozwinąć sieć połączeń w Europie Południowo-Zachodniej i wzmocnić pozycję w sektorze usług logistyki kontraktowej oraz transportu intermodalnego. Za sprawą współpracy Raben Trans European Germany GmbH z portugalskim partnerem Torrestir codzienne połączenia pomiędzy tymi krajami stały się faktem i wzmocniły możliwości handlowe.

Porządki na Zachodzie, ekspansja na Wschód i Południe

Tak ambitne i szeroko zakrojone przedsięwzięcie, jak rozwój połączeń międzynarodowych na terenie kilkunastu państw Starego Kontynentu, wymagało specjalnej koordynacji. Z myślą o nim powołano w Grupie Raben zespół doświadczonych menedżerów ds. rozwoju połączeń międzynarodowych, których głównym zadaniem jest optymalne połączenie oczekiwań klientów, możliwości operacyjnych oraz różnorodności wszystkich spółek. W pierwszej kolejności skoncentrowano się na rynku niemieckim, który od lat cieszy się statusem najważniejszego partnera handlowego wielu europejskich krajów. Od 2018 r. Grupa Raben poświęca temu rynkowi szczególnie dużo uwagi, czego efektem jest ponad 120 dziennych połączeń na linii Niemcy-Polska (68 w eksporcie i 52 w imporcie). W samym 2021 r. przetransportowano ponad 430 tys. przesyłek drobnicowych (czyli ponad 1,2 mln palet i 450 mln kg), co oznacza zwiększenie skali działania o prawie 20 proc. rok do roku. W ciągu ostatnich czterech lat inwestycje na tym kierunku zaowocowały wzrostem liczby przesyłek o ponad 70 proc. Dla porównania – według oficjalnych danych Federalnego Urzędu Statystycznego w Wiesbaden w tym samym okresie wymiana handlowa pomiędzy Polską a Niemcami wzrosła „tylko” o 34 proc. W wyniku bardzo dobrych doświadczeń na wspomnianym kierunku Grupa Raben planuje podobną rozbudowę sieci połączeń pomiędzy Niemcami a Czechami. Po reorganizacji połączeń pomiędzy Polską a Niemcami przyszedł czas na kraje Europy Środkowo-Wschodniej, które zyskują na znaczeniu. Na początku 2021 r. do projektu włączono dziewięć państw: Bułgarię, Rumunię, Węgry, Czechy, Słowację, Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię, i od tego czasu dynamicznie rozwijają się kolejne linie drobnicowe. W ubiegłym roku uruchomiono prawie 40 nowych połączeń międzynarodowych w ramach tych rynków. Wymiana pomiędzy Polską a Czechami plasuje się na drugim miejscu za Niemcami – liczy już 26 codziennych linii (16 eksportowych i 10 importowych), co jest odzwierciedleniem prawie 30-proc. wzrostu wolumenu, który odnotowano w ciągu zaledwie roku. Coraz większy potencjał prezentują Bułgaria i Rumunia, na tych kierunkach można zaobserwować dwucyfrowe wzrosty wolumenów zarówno z Polski, jak i z Czech. Kluczowe znaczenie dla całego tego regionu, a w szczególności dla Węgier, ma centrum dystrybucyjne w Dunaharaszti, które właśnie jest rozbudowywane.

– Dążymy do podwojenia aktualnych statystyk do końca 2024 r., czyli osiągnięcia liczby 1,2 mln przesyłek rocznie w Europie Środkowo-Wschodniej oraz stworzenia na tym terenie siatki niemal 300 codziennych i bezpośrednich połączeń pomiędzy naszymi terminalami przeładunkowymi. Mierzymy wysoko, ale tylko takie podejście sprawi, że będziemy gotowi na zmiany w szeroko pojętym, europejskim łańcuchu dostaw. Inwestujemy w infrastrukturę,

m.in. rozbudowujemy nasz hub przeładunkowy w Dunaharaszti na Węgrzech. Jednak łączymy nie tylko duże ośrodki przemysłowe, bierzemy pod uwagę także mniejsze terminale przeładunkowe. Celem jest maksymalne skrócenie czasu transportu przy jak największej efektywności kosztowej oraz minimalizacji liczby przeładunków – tłumaczy Robert Wolny, menedżer ds. rozwoju rynku Europy Środkowo-Wschodniej.

O jedną oś przed konkurencją

Taka polityka daje realną przewagę konkurencyjną w postaci krótszego czasu i lepszej jakości dostaw oraz niższych kosztów z racji mniejszej odległości dystrybucyjnej. Dzięki właściwej lokalizacji magazynów i odpowiedniej siatce połączeń drobnicowych, które realizowane są z oczekiwaną przez klientów najwyższą jakością, towar może być dostarczony w czasie 24–48 godzin od podjęcia go u klienta. Jakość jest każdego dnia monitorowana w ramach programu „Service Excellence”, a ewentualny margines błędów jest spowodowany głównie różnego rodzaju wydarzeniami losowymi na drogach, na które Raben nie ma wpływu (wypadki, remonty dróg, korki). Do tak znakomitych wyników przyczyniają się również nowoczesne rozwiązania IT, które wspomagają klientów i pracowników firmy w doskonaleniu procesów. Warto wymienić własny system do zarządzania przesyłkami czy udostępnioną klientom platformę myRaben, która w wielu obszarach wspiera wymianę informacji. Obsługa zleceń, fakturowanie, statystyki, pełny track & trace z certyfikowanym przez SAP statusem „dostarczone”, wreszcie ETA, czyli parametr pokazujący szacowany czas dostawy do finalnego odbiorcy w przedziale dwóch godzin i z pełną aktualizacją GPS w przypadku jakichkolwiek zmian – to wszystko sprawia, że współpraca z Raben staje się czytelna i prosta, co jest nie do przecenienia w obecnej sytuacji rynkowej i przy braku zasobów ludzkich.

Na koniec warto podkreślić, że Grupa Raben organizuje połączenia międzynarodowe tak, by sprostać potrzebom różnorodnych klientów, ale jednocześnie z dogłębną wiedzą o mechanizmach rynku, biorąc pod uwagę zjawiska i trendy dotyczące całego sektora TSL. Opierając się na danych makroekonomicznych, należy spodziewać się, że rosnąca wymiana handlowa będzie generować coraz większe zapotrzebowanie na transport. Z kolei doświadczenia wyniesione z pandemii mogą spowodować, że Europa będzie się starała zabezpieczyć swoje możliwości produkcyjne i skrócić łańcuchy dostaw w każdej możliwej branży. Brak kierowców musi spowodować odejście od starego – ale jeszcze istniejącego w wielu firmach – modelu dystrybucji towarów, tzw. milk run. Wreszcie ostatni, ale równie istotny czynnik, czyli troska o środowisko, przejawiająca się m.in. bardziej efektywnym wykorzystaniem przestrzeni ładunkowej (bez „pustych kilometrów”) czy zastosowaniem transportu intermodalnego. W tych warunkach realizacja planów dotyczących rozwoju drobnicowej sieci międzynarodowej na najbliższe lata wydaje się wielkim wyzwaniem, jednak osiągnięcie wyznaczonych celów w tym zakresie będzie tym bardziej satysfakcjonujące. To wszystko jest spójne z wartościami Grupy Raben i przekazem nadrzędnym – że świat dookoła nieustannie się przekształca, ale firma jest otwarta na te zmiany, gotowa na przełamywanie rutyny i każdego dnia pracuje nad usprawnieniami.

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy / grupy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody w PLN		Dynamika przychodu (2020 = 100%)	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodu (2020 = 100%)	Zysk brutto w PLN		Dynamika przychodu (2020 = 100%)	Zysk netto w PLN		Dynamika zysku netto (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów	
						2021	2020		2021	2020		2021	2020		2021	2020		Rodzaj działalności	Rodzaj działalności (szczegółowo)
1	Grupa Raben®	grupa firm	1991	Holandia	0%	3 454 452 022	2 900 904 150	119%	3 454 452 022	2 900 904 150	119%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne	
2	Grupa Kapitałowa DPD Polska	grupa firm	1991	Francja/ Niemcy	0%	3 311 662 795	2 808 107 650	118%	3 289 658 645	2 793 193 250	118%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi kurierskie	usługi kurierskie	
3	Grupa DSV	grupa firm	1995	Dania	0%	2 650 756 340	1 556 268 000	170%	2 650 756 340	1 556 268 000	170%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne	
4	Schenker Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1991	Niemcy	0%	2 294 748 623	1 776 997 310	129%	2 293 702 244	1 776 146 438	129%	39 928 493	52 578 607	76%	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
5	ROHLIG SUUS Logistics S.A.	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	1 978 782 837	1 156 401 280	171%	1 978 782 837	1 156 401 280	171%	bd.	bd.	bd.	bd	bd	bd	spedycja	spedycja morska / oceaniczna
6	Grupa Rhenus	grupa firm	1995	Niemcy, Polska	1%	1 827 085 873	861 328 994	212%	1 827 085 873	861 328 994	212%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
7	VGL Solid Group Sp. z o.o.	grupa firm	2000	Polska, Luksemburg, Cypr	54%	1 570 993 925	683 047 884	230%	1 570 857 248	682 962 397	230%	172 932 495	49 845 640	347%	118 366 932	31 129 281	380%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna
8	Kuehne + Nagel Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1991	Niemcy	0%	1 304 629 001	899 524 477	145%	1 304 629 001	899 524 477	145%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
9	Hegelmann Transporte Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2011	Niemcy	0%	1 364 226 077	1 218 419 323	112%	1 283 438 673	1 204 622 574	107%	61 261 439	29 841 458	205%	bd.	19 634 570	bd.	transport	transport drogowy
10	FM Logistic (FM Polska Sp. z o.o.)	grupa firm	1994	Francja	0%	1 238 938 814	1 110 999 762	112%	1 230 157 636	1 106 284 676	111%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
11	Grupa PEKAES	grupa firm	1958	Francja	0%	1 374 660 000	1 056 978 000	130%	1 175 823 000	917 316 000	128%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa
12	Omida Group	grupa firm	2010	Polska	100%	1 098 821 096	592 635 265	185%	1 098 821 096	592 635 265	185%	45 033 630	16 644 772	271%	22 223 755	8 829 892	252%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna
13	GEFCO Polska Sp. z o. o.	pojedyncza firma	1999	Francja	0%	840 529 000	745 742 000	113%	840 529 000	745 742 000	113%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	transport	transport drogowy
14	DHL EXEL SUPPLY CHAIN POLAND	pojedyncza firma	1997	Niemcy	0%	917 955 632	704 193 387	130%	835 071 062	692 804 265	121%	20 519 207	-8 303 941	347%	14 566 260	-9 509 884	253%	usługi magazynowe	usługi magazynowe
15	Optima Logistics Group S.A.	grupa firm	2008	Polska	100%	831 428 031	653 075 011	127%	825 401 295	646 117 100	128%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa
16	Grupa FIEGE Polska	grupa firm	1997	Niemcy	0%	804 602 869	662 077 914	122%	804 602 869	662 077 914	122%	73 168 209	62 053 698	118%	57 804 492	49 141 609	118%	usługi logistyczne	usługi logistyczne
17	JAS-FBG S.A.	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	bd.	bd.	bd.	766 607 821	637 486 509	120%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa
18	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2002	Polska	100%	751 471 207	735 728 211	102%	750 836 514	735 192 130	102%	66 738 800	69 665 283	96%	53 239 030	55 889 758	95%	transport	transport kolejowy
19	Dachser Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1995	Niemcy	0%	715 540 934	547 234 657	131%	715 392 367	547 061 811	131%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
20	Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp.k.	pojedyncza firma	1991	Niemcy, Polska	0,02%	673 220 000	466 243 000	144%	673 220 000	466 243 000	144%	19 061 000	10 851 000	176%	16 129 000	10 851 000	149%	spedycja	spedycja drogowa
21	Adampol S.A.	pojedyncza firma	1990	Korea Płd., Chiny	0%	664 207 688	494 107 649	134%	658 859 262	490 203 763	134%	16 146 838	6 422 678	251%	12 830 304	4 876 288	263%	transport	transport drogowy
22	GEODIS Poland Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2011	Francja	0%	574 171 035	437 329 770	131%	574 171 035	437 329 770	131%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa
23	SKAT Transport sp. z o.o. sp.k.	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	561 229 574	508 144 105	110%	561 229 574	508 144 105	110%	24 839 512	32 140 458	77%	21 511 901	32 140 458	67%	transport	transport drogowy
24	ID Logistics Polska S.A.	pojedyncza firma	2008	Francja	0%	560 713 610	295 415 926	190%	560 713 610	295 415 926	190%	28 313 578	17 917 735	158%	17 368 889	13 868 143	125%	usługi magazynowe	usługi magazynowe
25	OMEGA Pilzno ITIS Godawski&Godawski Sp. z o.o.	grupa firm	1992	Polska	100%	682 102 534	567 539 387	120%	519 238 028	491 278 882	106%	26 868 564	24 474 971	110%	18 830 268	21 440 948	88%	usługi logistyczne	usługi logistyczne
26	Fresh Logistics Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2002	Holandia	0%	502 935 167	427 213 946	118%	502 935 167	427 213 946	118%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	transport	transport drogowy
27	LINK Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1989	Węgry	0%	444 173 000	415 337 000	107%	444 172 541	415 337 192	107%	13 433 000	3 764 000	357%	10 073 000	2 199 000	458%	transport	transport drogowy
28	No Limit Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1990	Polska	100%	429 731 352	321 999 604	133%	429 731 351	321 999 604	133%	18 089 327	20 104 949	90%	15 956 662	15 072 185	106%	usługi logistyczne	usługi logistyczne
29	TIRSPED Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	425 470 726	122 674 017	347%	421 307 393	119 113 806	354%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja morska / oceaniczna
30	ATC Cargo S.A.	pojedyncza firma	2006	Polska, Singapur	92%	410 312 283	244 192 220	168%	410 312 283	244 192 220	168%	26 270 677	7 820 132	336%	20 548 934	5 981 294	344%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna
31	Spedimex Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	412 867 380	317 216 035	130%	406 644 094	305 272 161	133%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	usługi logistyczne	usługi logistyczne
32	CAT LC Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	361 022 000	333 860 000	108%	361 022 000	333 860 000	108%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	transport	transport drogowy
33	NTG Polar Road Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2012	Dania, Polska	27%	340 355 140	296 955 572	115%	339 168 995	296 953 221	114%	9 427 842	13 417 992	70%	7 547 745	10 770 692	70%	spedycja	spedycja drogowa
34	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1999	UK	0%	337 342 721	252 771 162	133%	337 002 356	251 863 595	134%	10 620 729	8 788 215	121%	8 518 071	7 027 382	121%	spedycja	spedycja drogowa
35																			

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy / grupy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody w PLN		Dynamika przychodów (2020 = 100%)	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodu (2020 = 100%)	Zysk brutto w PLN		Dynamika przychodu (2020 = 100%)	Zysk netto w PLN		Dynamika zysku netto (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów	
						2021	2020		2021	2020		2021	2020		2021	2020		Rodzaj działalności	Rodzaj działalności (szczegółowo)
61	Abakus Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2014	Polska	100%	101 418 520	82 067 472	124%	101 418 520	82 067 472	124%	2 970 427	2 117 282	140%	2 764 128	1 863 290	148%	spedycja	spedycja drogowa
62	Grupa Delta Trans	grupa firm	1991	Polska, Niemcy	80%	192 193 071	182 688 539	105%	96 032 239	92 150 678	104%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	transport	transport drogowy
63	GRUPA DTA	grupa firm	2012	Polska	100%	94 804 210	68 403 301	139%	94 804 210	68 403 301	139%	8 657 687	3 601 509	240%	7 293 706	2 684 557	272%	usługi celne	usługi celne
64	NOSTA Logistik Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2014	Niemcy	0%	94 505 692	82 961 864	114%	94 409 197	82 961 864	114%	2 616 266	4 228 261	62%	2 133 879	3 456 969	62%	spedycja	spedycja drogowa
65	Polfrost Internationale Spedition Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1996	Polska, Niemcy	50%	91 127 037	90 238 956	101%	87 193 930	87 162 529	100%	1 455 054	1 400 000	104%	1 317 104	1 100 000	120%	spedycja	spedycja drogowa
66	Ray Trans Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2019	Polska	100%	85 647 420	40 747 747	210%	85 645 480	40 746 718	210%	521 115	148 083	352%	261 439	103 406	253%	spedycja	spedycja drogowa
67	Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	77 382 935	68 190 187	113%	77 382 935	68 190 187	113%	5 705 373	6 491 920	88%	4 912 951	5 908 742	83%	transport	transport drogowy
68	BEWESHIP POLSKA Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2003	Finlandia, Polska	20%	60 813 717	48 357 675	126%	60 813 717	48 357 675	126%	3 217 248	1 962 821	164%	2 553 684	1 503 660	170%	transport	transport drogowy
69	KMC-Services Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2002	Polska	100%	77 435 272	58 869 835	132%	54 383 013	38 881 881	140%	388 724	1 062 243	37%	3 169 918	875 568	362%	spedycja	spedycja drogowa
70	MKW Suhecki Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2011	Polska	100%	64 601 762	45 857 685	141%	49 526 528	44 645 436	111%	3 343 855	429 797	778%	2 708 523	348 197	778%	transport	transport drogowy
71	Speedmail Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2011	Malta, Polska	26%	44 037 181	36 750 777	120%	43 538 041	36 270 348	120%	3 819 140	2 470 264	155%	3 009 371	2 346 823	128%	usługi pocztowe	usługi pocztowe
72	Febo Logistic Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2007	Polska	100%	30 045 969	16 820 673	179%	30 045 969	16 820 673	179%	4 506 022	912 145	494%	3 626 069	788 839	460%	transport	transport drogowy
73	Goose Logistics Solutions Sp. Z o.o. sp. K.	pojedyncza firma	2018	Polska	100%	17 626 818	10 682 995	165%	17 626 819	10 682 996	165%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa
74	HSF e-commerce sp. z o. o.	pojedyncza firma	2017	Niemcy	0%	17 665 897	13 028 334	136%	16 703 383	12 772 679	131%	840 330	-1 690 351	150%	648 036	-1 690 351	138%	usługi magazynowe	usługi magazynowe
75	Kimlog	pojedyncza firma	2013	Polska	100%	7 151 000	5 424 000	132%	6 710 000	5 424 000	124%	1 020 000	995 000	103%	392 000	370 000	106%	spedycja	spedycja drogowa

* w wynikach / informacjach grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie. ** poprzednia nazwa Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o. Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021 – główny rodzaj działalności SPEDYCJA DROGOWA

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów z działalności TSL 2021				Zasięg działalności TSL
			2021	2020		rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku	obszar geograficzny	
1	Grupa PEKAES	grupa firm	1 175 823 000	917 316 000	128%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe	Polska	Świat
2	Optima Logistics Group S.A.	grupa firm	825 401 295	646 117 100	128%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
3	JAS-FBG S.A.	pojedyncza firma	766 607 821	637 486 509	120%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe	Polska	Świat
4	Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp.k.	pojedyncza firma	673 220 000	466 243 000	144%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe	Polska	Świat
5	GEODIS Poland Sp. z o.o.	pojedyncza firma	574 171 035	437 329 770	131%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Świat
6	NTG Polar Road Sp. z o.o.	pojedyncza firma	339 168 995	296 953 221	114%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
7	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	337 002 356	251 863 595	134%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Świat
8	Geis PL Sp. z o.o.	pojedyncza firma	321 334 727	243 349 362	132%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe	Polska	Europa
9	Unico Logistics Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	271 812 262	153 791 614	177%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Świat
10	Colian Logistic Sp. z o.o.	pojedyncza firma	207 455 739	188 530 854	110%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Świat
11	FF FRACHT Sp. z o.o.	pojedyncza firma	204 947 736	193 947 518	106%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Europa
12	Mexem Sp. z o.o.	pojedyncza firma	204 095 795	193 720 012	105%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
13	SPED PARTNER Sp. z o.o.	pojedyncza firma	157 030 002	134 343 104	117%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Europa
14	Asstra Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	143 321 587	110 314 899	130%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Świat
15	GALAN LOGISTICS	grupa firm	141 319 653	98 642 150	143%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
16	EXPRESS HEROES Sp. z o.o.	pojedyncza firma	137 624 436	bd.	bd.	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
17	ESA S.r.o. sp. z o.o. Oddział w Polsce	pojedyncza firma	127 309 000	92 401 053	138%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Świat
18	DONE Deliveries Sp. z o.o.	pojedyncza firma	108 881 413	71 100 925	153%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe	Europa	Europa
19	Abakus Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	101 418 520	82 067 472	124%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
20	NOSTA Logistik Sp. z o.o.	pojedyncza firma	94 409 197	82 961 864	114%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Świat
21	Polfrost Internationale Spedition Sp. z o.o.	pojedyncza firma	87 193 930	87 162 529	100%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Świat
22	Ray Trans Sp. z o.o.	pojedyncza firma	85 645 480	40 746 718	210%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
23	KMC-Services Sp. z o.o.	pojedyncza firma	54 383 013	38 881 881	140%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Europa
24	Goose Logistics Solutions Sp. Z o.o. sp. K.	pojedyncza firma	17 626 819	10 682 996	165%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Europa	Europa
25	Kimlog	pojedyncza firma	6 710 000	5 424 000	124%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe	Polska	Świat

Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021 – główny rodzaj działalności USŁUGI LOGISTYCZNE

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów z działalności TSL 2021				Zasięg działalności TSL
			2021	2020		rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku	obszar geograficzny	
1	Grupa Raben*	grupa firm	3 454 452 022	2 900 904 150	119%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Europa
2	Grupa DSV	grupa firm	2 650 756 340	1 556 268 000	170%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	kontenery	Polska	Świat
3	Schenker Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2 293 702 244	1 776 146 438	129%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Świat
4	Grupa Rhenus	grupa firm	1 827 085 873	861 328 994	212%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	całopojazdowe	Polska	Świat
5	Kuehne + Nagel Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1 304 629 001	899 524 477	145%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Europa	Świat
6	FM Logistic (FM Polska Sp. z o.o.)	grupa firm	1 230 157 636	1 106 284 676	111%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Świat
7	Grupa FIEGE Polska	grupa firm	804 602 869	662 077 914	122%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	całopojazdowe	Polska	Świat
8	Dachser Sp. z o.o.	pojedyncza firma	715 392 367	547 061 811	131%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Świat
9	OMEGA Pilzno ITIS Godawski©Godawski Sp. z o.o.	grupa firm	519 238 028	491 278 882	106%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	całopojazdowe	Europa	Świat
10	No Limit Sp. z o.o.	pojedyncza firma	429 731 351	321 999 604	133%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Europa
11	Spedimex Sp. z o.o.	pojedyncza firma	406 644 094	305 272 161	133%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	drobnicowe	Polska	Europa

* w wynikach / informacjach grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie. Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska

w działalności TSL 2021		Zasięg działalności TSL	Ogólny zakres działania firmy						Logistyka				Wykorzystywane gałęzie transportu				Rodzaj obsługiwanego ładunku												Obsługa e-commerce	Zatrudnienie w Polsce ogółem		Dynamika zatrudnienia (2020 = 100%)	Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych wśród ogółu kierowników		Raport społeczny								
Rodzaj ładunku	Obszar geograficzny		transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi kurierskie	usługi logistyczne	terminalowa	zaopatrzenia i dystrybucji	kompleksowe rozwiązania	e-logistyka	one stop shopping	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski/oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna		drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki		przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	2021	2020	2021	2020	przygotowuje	udostępnia publicznie
całopojazdowe	Europa	Europa	●	●											●				●			●	●	●			●					●	●	●	-	110	108	102%	17%	17%			
całopojazdowe	Europa	Europa	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●				●	●	●	●	●	●				●				●	●	B2B	766	789	97%	22%	20%			
częściowe	Polska	Europa	●	●	●	●	●		●		●	●			●	●	●	●				●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	B2B	324	287	113%	58%	78%			
całopojazdowe	Europa	Świat		●		●					●					●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●	-	55	53	104%	75%	75%		
całopojazdowe	Europa	Świat	●	●			●		●			●				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●	-	57	63	90%	38%	38%		
całopojazdowe	Europa	Europa	●	●												●						●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	-	130	78	167%	35%	32%			
drobnicowe	Polska	Europa	●	●	●	●	●		●	●	●	●			●		●		●		●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●	-	32	24	133%	50%	50%			
drobnicowe	Polska	Świat	●	●		●			●	●						●	●	●	●			●	●	●			●	●	●				●	●	●	-	49	47	104%	33%	33%		
całopojazdowe	Polska	Europa	●	●	●	●	●		●		●	●	●			●		●	●			●	●	●			●		●	●	●	●	●	●	B2B	106	99	107%	50%	50%			
całopojazdowe	Polska	Europa	●	●		●		●								●						●	●	●									●	●	●	-	110	90	122%	29%	40%		
przesyłki pocztowe	Polska	Polska							●							●															●	●			B2B	148	149	99%	46%	46%			
częściowe	Europa	Europa	●	●		●	●	●				●				●					●	●	●	●								●	●	●	B2B	42	32	131%	100%	100%			
całopojazdowe	Europa	Europa	●	●				●								●						●	●	●										●	●	B2C	10	8	125%	100%	100%		
całopojazdowe	Europa	Europa		●	●	●				●			●	●		●						●	●	●			●	●	●					●	●	B2C	73	37	197%	50%	40%		
całopojazdowe	Polska	Świat	●	●		●				●			●	●		●		●	●			●	●	●			●								B2C, B2B	11	9	122%	33%	100%			

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021

– główny rodzaj działalności TRANSPORT DROGOWY

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów z działalności TSL 2021				Zasięg działalności TSL
			2021	2020		rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku	obszar geograficzny	
1	Hegelman Transporte Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1 283 438 673	1 204 622 574	107%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
2	GEFCO Polska Sp. z o. o.	pojedyncza firma	840 529 000	745 742 000	113%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Świat
3	Adampol S.A.	pojedyncza firma	658 859 262	490 203 763	134%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Świat
4	SKAT Transport sp. z o.o. sp.k.	pojedyncza firma	561 229 574	508 144 105	110%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
5	Fresh Logistics Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	502 935 167	427 213 946	118%	transport	transport drogowy	drobnicowe	Polska	Europa
6	LINK Sp. z o.o.	pojedyncza firma	444 172 541	415 337 192	107%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
7	CAT LC Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	361 022 000	333 860 000	108%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Polska	Świat
8	REGESTA GROUP	grupa firm	310 017 850	230 494 403	135%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
9	ZET Transport Sp. z o.o.	pojedyncza firma	244 068 807	204 541 395	119%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Świat
10	STALKO PRZYBYSZ I WSPÓLNICY Sp. j	pojedyncza firma	235 005 403	200 810 783	117%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Polska	Europa
11	Krotrans Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	203 455 935	171 442 998	119%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
12	Magtrans Sp. z o.o.	pojedyncza firma	187 251 425	132 106 996	142%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
13	TVM Transport & Logistics Sp.z o.o.	pojedyncza firma	171 874 891	110 337 075	156%	transport	transport drogowy	drobnicowe	Polska	Europa
14	Transsped Sp. z o.o. sp. k.	pojedyncza firma	129 432 000	77 178 635	168%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
15	UNIQU LOGISTIC Sp. z o.o. s.j.	pojedyncza firma	122 150 586	96 142 716	127%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Polska	Świat
16	TPG / Trans Polonia Group	grupa firm	120 272 000	100 048 000	120%	transport	transport drogowy	ładunki niebezpieczne (ADR)	Europa	Europa
17	Trans Logistyka Sp. z o.o. sp. k	pojedyncza firma	120 217 753	103 451 615	116%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
18	Grupa Delta Trans	grupa firm	96 032 239	92 150 678	104%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Europa	Europa
19	Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.	pojedyncza firma	77 382 935	68 190 187	113%	transport	transport drogowy	drobnicowe	Polska	Europa
20	BEWESHIP POLSKA Sp. z o.o.	pojedyncza firma	60 813 717	48 357 675	126%	transport	transport drogowy	drobnicowe	Polska	Świat
21	MKW Suchecki Sp. z o.o.	pojedyncza firma	49 526 528	44 645 436	111%	transport	transport drogowy	całopojazdowe	Polska	Europa
22	Febo Logistic Sp. z o.o.	pojedyncza firma	30 045 969	16 820 673	179%	transport	transport drogowy	częściowe	Europa	Europa

Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska



Cargo Logistics

committed to your logistics

cargo.groupecat.com

Obserwuj CAT LC Polska





1

Ranking firm według dynamiki przychodów z działalności TSL

Miejsce w rankingu dynamika przychodów TSL w 2021	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL
			2021	2020	
1	TIRSPED Sp. z o.o.	pojedyncza firma	421 307 393	119 113 806	354%
2	EV Cargo Global Forwarding Sp. z o.o. **	pojedyncza firma	119 501 443	50 419 380	237%
3	VGL Solid Group Sp. z o.o.	grupa firm	1 570 857 248	682 962 397	230%
4	Expeditors Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	153 080 243	70 145 316	218%
5	LANGOWSKI LOGISTICS Sp. z o.o.	pojedyncza firma	200 734 753	94 043 916	213%
6	Grupa Rhenus	grupa firm	1 827 085 873	861 328 994	212%
7	Ray Trans Sp. z o.o.	pojedyncza firma	85 645 480	40 746 718	210%
8	"Terramar" Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o.	pojedyncza firma	102 246 344	52 061 741	196%
9	ID Logistics Polska S.A.	pojedyncza firma	560 713 610	295 415 926	190%
10	Omidia Group	grupa firm	1 098 821 096	592 635 265	185%
11	Febo Logistic Sp. z o.o.	pojedyncza firma	30 045 969	16 820 673	179%
12	Unico Logistics Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	271 812 262	153 791 614	177%
13	ROHLIG SUUS Logistics S.A.	pojedyncza firma	1 978 782 837	1 156 401 280	171%
14	Grupa DSV	grupa firm	2 650 756 340	1 556 268 000	170%
15	ATC Cargo S.A.	pojedyncza firma	410 312 283	244 192 220	168%
16	Transsped Sp. z o.o. sp. k.	pojedyncza firma	129 432 000	77 178 635	168%
17	Goose Logistics Solutions Sp. Z o.o. sp. K.	pojedyncza firma	17 626 819	10 682 996	165%
18	TVM Transport & Logistics Sp.z o.o.	pojedyncza firma	171 874 891	110 337 075	156%
19	DONE Deliveries Sp. z o.o.	pojedyncza firma	108 881 413	71 100 925	153%
20	Kuehne + Nagel Sp. z o.o.	pojedyncza firma	1 304 629 001	899 524 477	145%
21	Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp.k.	pojedyncza firma	673 220 000	466 243 000	144%
22	GALAN LOGISTICS	grupa firm	141 319 653	98 642 150	143%
23	Magtrans Sp. z o.o.	pojedyncza firma	187 251 425	132 106 996	142%
24	KMC-Services Sp. z o.o.	pojedyncza firma	54 383 013	38 881 881	140%
25	GRUPA DTA	grupa firm	94 804 210	68 403 301	139%
26	ESA S.r.o. sp. z o.o. Oddział w Polsce	pojedyncza firma	127 309 000	92 401 053	138%
27	REGESTA GROUP	grupa firm	310 017 850	230 494 403	135%
28	Adampol S.A.	pojedyncza firma	658 859 262	490 203 763	134%
29	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	pojedyncza firma	337 002 356	251 863 595	134%
30	No Limit Sp. z o.o.	pojedyncza firma	429 731 351	321 999 604	133%
31	Spedimex Sp. z o.o.	pojedyncza firma	406 644 094	305 272 161	133%
32	Geis PL Sp. z o.o.	pojedyncza firma	321 334 727	243 349 362	132%
33	GEODIS Poland Sp. z o.o.	pojedyncza firma	574 171 035	437 329 770	131%
34	HSF e-commerce sp. z o. o.	pojedyncza firma	16 703 383	12 772 679	131%
35	Dachser Sp. z o.o.	pojedyncza firma	715 392 367	547 061 811	131%
36	AsstrA Polska Sp. z o.o.	pojedyncza firma	143 321 587	110 314 899	130%
37	Schenker Sp. z o.o.	pojedyncza firma	2 293 702 244	1 776 146 438	129%

* w wynikach / informacjach grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie ** poprzednia nazwa Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o. Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021 – główny rodzaj działalności USŁUGI MAGAZYNOWE

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów z działalności TSL 2021				Zasięg działalności TSL
			2021	2020		rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku	obszar geograficzny	
1	DHL EXEL SUPPLY CHAIN POLAND	pojedyncza firma	835 071 062	692 804 265	121%	usługi magazynowe	usługi magazynowe	całopojazdowe	Polska	Europa
2	ID Logistics Polska S.A.	pojedyncza firma	560 713 610	295 415 926	190%	usługi magazynowe	usługi magazynowe	całopojazdowe	Europa	Świat
3	HSF e-commerce sp. z o. o.	pojedyncza firma	16 703 383	12 772 679	131%	usługi magazynowe	usługi magazynowe	całopojazdowe	Europa	Europa

Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska

Ranking firm według przychodów z działalności TSL 2021 – główny rodzaj działalności SPEDYCJA MORSKA/OCEANICZNA

Miejsce w rankingu (przychody TSL w 2021)	Nazwa firmy	Prezentacja w rankingu jako:	Przychody z TSL w PLN		Dynamika przychodów TSL (2020 = 100%)	Główne źródło przychodów z działalności TSL 2021				Zasięg działalności TSL
			2021	2020		rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku	obszar geograficzny	
1	ROHLIG SUUS Logistics S.A.	pojedyncza firma	1 978 782 837	1 156 401 280	171%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Polska	Świat
2	VGL Solid Group Sp. z o.o.	grupa firm	1 570 857 248	682 962 397	230%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Polska	Świat
3	Omidia Group	grupa firm	1 098 821 096	592 635 265	185%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Polska	Świat
4	TIRSPED Sp. z o.o.	pojedyncza firma	421 307 393	119 113 806	354%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Azja	Świat
5	ATC Cargo S.A.	pojedyncza firma	410 312 283	244 192 220	168%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Polska	Świat
6	EV Cargo Global Forwarding Sp. z o.o. **	pojedyncza firma	119 501 443	50 419 380	237%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Europa	Świat
7	"Terramar" Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o.	pojedyncza firma	102 246 344	52 061 741	196%	spedycja	spedycja morska / oceaniczna	kontenery	Polska	Świat

** poprzednia nazwa Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o. Realizacja projektu i analiz: Clue Katarzyna Furman-Kwiatkowska



ŁĄCZYMY ŻYWIOŁY W TRANSPORCIE

RÖHLIG

SUUS»
LOGISTICS

www.suus.com

Rekordowy rok 2021 i zdecydowane po

KOMENTARZ Nakładające się kryzysy, związane z sytuacją geopolityczną, powodują szereg wstrząsów gospodarczych na świecie. Prowadzi to we wszystkich branżach do rekonfiguracji architektury łańcuchów dostaw w wyniku zamykania możliwości dostaw od dotychczasowych partnerów



DR HAB.
HALINA
BRDULAK
profesor Szkoły
Głównej Handlowej
w Warszawie

Jeszcze w 2021 r., po zmniejszeniu zagrożenia wynikających z pandemii, Polska była postrzegana jako alternatywne zaplecze dostaw, magazynowania i logistyki w Europie. Jednak wojna w Ukrainie zmieniła perspektywę znaczącej części firm globalnych. Atrakcyjność Polski jako kraju bezpiecznego, a także przewidywalnego w zakresie rozwiązań prawnych spadła, co znalazło również odzwierciedlenie w decyzjach inwestorów. Wskaźnik PMI w maju 2022 r. obniżył się do 48,5 (z 52,4), co również świadczy o pogorszeniu nastrojów przedsiębiorców. W zakresie łańcuchów dostaw można natomiast zauważyć nowe zjawiska, określane jako friendshoring, czyli lokowaniu się dostaw-

ców w krajach z przyjaznego bloku geopolitycznego.

Częściowym efektem tego zjawiska jest 22-proc. wzrost inwestycji przemysłowych (produkcyjnych, w zakresie logistyki, badawczo-rozwojowych) w porównaniu z 2020 r. Zmianie uległy również główne kryteria wyboru lokalizacji inwestycyjnych w 2022 r. Oprócz czynników finansowych na pierwsze miejsce wysunął się poziom technologiczny potencjalnych klientów, mieszkańców i administracji oraz podejście do zmian klimatu oraz zrównoważonego rozwoju.

Rok 2021 zapisze się w historii branży TSL jako niezwyczajny w kontekście zmian zachodzących na rynkach światowych. Przede wszystkim firmy, które wzięły udział w rankingu TSL uzyskały wyniki nieosiągalne od 27 lat, od kiedy ranking jest realizowany. Dynamika przychodów oraz marża były na bardzo wysokim poziomie. Kryzys przyniósł zatem

dużo szans, które zostały wykorzystane. Przynajmniej w krótkim czasie efekt jest znakomity. Jednak pozostaje pytanie – czego możemy się spodziewać w tym roku i w kolejnych latach. Nastroje w branży, znajdujące odzwierciedlenie w barometrze, uległy znacznemu pogorszeniu (warto pamiętać, że tak jak wyniki rankingu dotyczą 2021 r., tak barometr wskazuje na nastroje, mierzone w kwietniu 2022 r.). Warto jednak dodać, że badania zrealizowane przez Polsko-Niemiecką Izbę Przemysłowo-Handlową (AHK) w okresie luty-maj 2022 r. wskazują nieco odmienny trend. Lepiej oceniany jest stan gospodarki w porównaniu z 2021 r., choć nadal gorzej w porównaniu z okresem sprzed pandemii. Obecnie negatywnie oceniają prawie jedna trzecia firm (w 2018 r. 3,5 proc.). Powyższe analizy i zróżnicowane oceny mogą jedynie świadczyć o dużym wzroście niepewności wśród przedsiębiorstw,

a także podatności na zmianę nastrojów w zależności od zdarzeń.

W tegorocznym rankingu TSL wzięły udział 74 firmy. Średnio przychody wzrosły rok do roku (2021/2020) o ponad 34 proc. i sumarycznie osiągnęły poziom prawie 41 mld zł. Zatrudnienie rośnie natomiast w znacznie wolniejszym tempie – 12 proc. Rentowność, mierzona stosunkiem zysku netto do przychodów z działalności TSL, wzrosła o ponad 42 proc. (dane dla 52 firm), kształtując się na poziomie 5,2 proc. Wielkość majątku trwałego brutto rosła w tempie 10 proc.

W przypadku Top 10 wzrost przychodów był jeszcze wyższy – ponad 37 proc., natomiast mniejszy był przyrost zatrudnienia – o 5,6 proc. Dane dotyczące rentowności nie są podawane w większości przypadków w tej grupie firm, tak więc trudno dokonać wiarygodnych wyliczeń. Wartość przychodów pierwszej „10”

stanowi ponad połowę przychodów wszystkich firm i osiągnęła w 2021 r. 21 mld zł przy zatrudnieniu 32 tys. pracowników. Dominuje tu kapitał zagraniczny, natomiast dwie firmy wskazują na udział polskiego kapitału – w jednym przypadku w 100 proc. W większości pierwszą „10” reprezentują globalni operatorzy, którzy założyli swoje oddziały w Polsce w latach 90. XX w. Dwie firmy jako rok założenia wskazują już XXI w. – lata 2000 i 2011. Aż pięć firm z tej grupy osiągnęło dynamikę powyżej średniej dla całej „10”, od 45 proc. do 130 proc. Wśród nich jest również polska firma, której tempo wzrostu przychodów sięgnęło 70 proc. Wśród trzech firm, które podały wartość zysku brutto, dynamika wzrostu waha się od 7 do 130 proc. W większości firmy te świadczą usługi logistyczne (sześć wskazań), ale są również dwie firmy, które jako główne źródło przychodów wskazują spedycję morską/oceaniczną, jedna – transport drogowy i jedna – usługi kurierskie. Przewożony ładunek to głównie drobica (cztery z analizowanych firm), przewozy całopojazdowe (trzy) i kontenery (trzy). Jeśli chodzi o zasięg działal-

ności, to trzy z analizowanych firm wskazały Europę, a pozostałe – świat. W przypadku handlu internetowego cztery firmy świadczą usługi zarówno w kanale B2B, jak i B2C, również cztery w kanale B2B, a jedna – tylko B2C. Jedna firma nie oferuje takiej usługi. Jeśli chodzi o udział kobiet wśród ogółu osób na stanowiskach kierowniczych, to w większości przypadków kształtuje się on na poziomie ponad 30 proc. W porównaniu do 2020 r. jednak w przypadku czterech przedsiębiorstw udział ten lekko wzrósł, w czterech – również w niewielkim stopniu spadł, w przypadku jednej firmy – utrzymał się na tym samym poziomie, a jedna z firm nie podała danych za 2020 r. Prawie wszystkie firmy (dziewięć) przygotowują raporty społeczne, a osiem udostępnia je również publicznie.

Analiza pozostałych firm wskazuje, że również w tej grupie przychody wzrosły ponad 31 proc., jednak zatrudnienia rosła szybciej niż w Top 10, ale nadal zdecydowanie poniżej dynamiki przychodów, osiągając poziom ponad 18 proc. Dynamika zysku brutto wyniosła ponad 40 proc. a rentowność – 5,1 proc.

PREZENTACJA

Partner

Czy LNG jest przyszłością dla transportu ciężkiego?



W dobie zmian klimatu branża TSL stoi przed całym szeregiem wyzwań, a jednym z nich jest dekarbonizacja. Zmiany w tym zakresie są konieczne tak szybko, jak to możliwe. Niestety, upowszechnienie elektromobilności lub wodoru jako źródła energii zajmie jeszcze trochę czasu. Czy istnieje zatem rozwiązanie, które możemy zaimplementować od razu, a które przełoży się na niższe emisje? Taką alternatywą jest LNG, którego obecność na polskim rynku rozwija marka Shell.

Zalety LNG

LNG wykorzystywane w samochodach ciężarowych ma większą wydajność energetyczną. Silniki napędzane LNG emitują do 22 proc. gazów cieplarnianych mniej w porównaniu do silników diesla. Co więcej, samochody zasilane LNG mogą również być tankowane zeroemisyjnym, a nawet ujemnym emisyjnie skroplonym biometanem (bioLNG). BioLNG pochodzi w 100 proc. ze zrównoważonych źródeł biomasy i selekcji surowców – zgodnie z wytycznymi UE (REDII) – takich jak: obornik, odpady rolnicze, odpady spożywcze. Pojazdy korzystające z błękitnego paliwa są zwolnione z opłat drogowych w Niemczech. Emitują one również niemal 50 proc. mniej hałasu w porównaniu z silnikami diesla o dużej mocy, dzięki czemu mogą się przyczynić do poprawy samopoczucia kierowców i umożliwić wykorzystanie floty w strefach o niskim dopuszczalnym poziomie hałasu, np. w przypadku zaopatrywania sklepów poza godzinami szczytu na obszarach mieszkalnych. Shell dąży do powiększenia oferty BioLNG, mając na celu dalsze oszczędności emisyjne transportu ciężkiego. W minionym roku firma zaferowała pierwsze wolumeny BioLNG kluczowym klientom w Niemczech, a od lutego 2022 r. jest pierwszym dostawcą paliwa, który oferuje mieszankę BioLNG wszystkim klientom w Holandii, przyczyniając się do około 30 proc. oszczędności CO₂.

Rozwój LNG w Polsce

Obecnie Shell dysponuje w Polsce pięcioma stacjami LNG (z 11 planowanych). Pierwszą tego typu inwestycją była otwarta we wrześniu 2020 r. stacja w Bielanych Wrocławskich. Potem przyszła pora na lokalizacje w Świecku (lipiec 2021), Piotrkowie Trybunalskim i Iłowej (luty 2022)

oraz Jędrzychowicach (kwiecień 2022). Najnowszy punkt LNG daje kierowcom możliwość zapłaty za tankowanie przy zewnętrznym terminalu kartą Shell LNG Card, bez konieczności podchodzenia do kasy.

Shell jest właścicielem 50 stacji wchodzących w skład europejskiego korytarza sieci LNG (obecnie 561 punktów tankowania). Shell LNG Card jest akceptowana na 143 stacjach w Europie.

Jako Shell intensywnie inwestujemy w paliwa alternatywne, m.in. w ramach konsorcjum BioLNG EuroNet budujemy korytarz LNG od Hiszpanii po wschodnią Polskę. LNG to realna, dostępna już dzisiaj alternatywa dla ciężkiego transportu drogowego. Rozpowszechnienie tego paliwa może pomóc zredukować emisje gazów cieplarnianych pochodzących z samochodów ciężarowych nawet o 22 proc. – mówi Piotr Kuberka, prezes zarządu Shell Polska.

Shell jest obecnie największym na świecie niezależnym producentem skroplonego gazu ziemnego, na wszystkich etapach jego pozyskiwania. Inwestycje w nowe punkty LNG to kierunek, który wpisuje się w strategię Shell związaną z rozwojem paliw alternatywnych. LNG jako paliwo wykorzystywane przez samochody ciężarowe jest coraz popularniejsze na europejskim rynku.

Błękitne paliwo w liczbach

Jak wynika z corocznej prognozy Shell na temat LNG zapotrzebowanie na surowiec nieustająco rośnie. Z prognozy Shell LNG Outlook 2022 wynika, że globalny obrót skroplonym gazem ziemnym (LNG) wyniósł w 2021 r. 380 mln ton. Dla porównania w 2020 r. było to 360 mln ton – na tyle dużo, aby zasilic 725 mln gospodarstw domowych. Globalne zapotrzebowanie na LNG osiągnie 700 mln t do 2040 r. Oczekuje się, że Azja będzie generować prawie 75 proc. tego wzrostu, ponieważ krajowa produkcja gazu spada, a LNG zastępuje źródła energii o wyższej emisji, jednocześnie zwiększając dbałość o jakość powietrza i spełniając cele w zakresie osiągania celów emisji. Na przykład chiński sektor transportu ciężkiego zużył w roku 2020 niemal 13 mln t LNG. Rośnie też wykorzystanie LNG w transporcie morskim. Oczekuje się, że liczba zasilanych nim statków wzrośnie ponaddwukrotnie. Według szacunków ponad połowa przyszłego zapotrzebowania na LNG będzie pochodzić z krajów mających cele zerowej emisji netto. Branża LNG będzie musiała wprowadzać innowacje na każdym etapie łańcucha wartości, aby obniżyć emisję i pełnić kluczową rolę w zasilaniu sektorów, w których dekarbonizacja jest utrudniona.



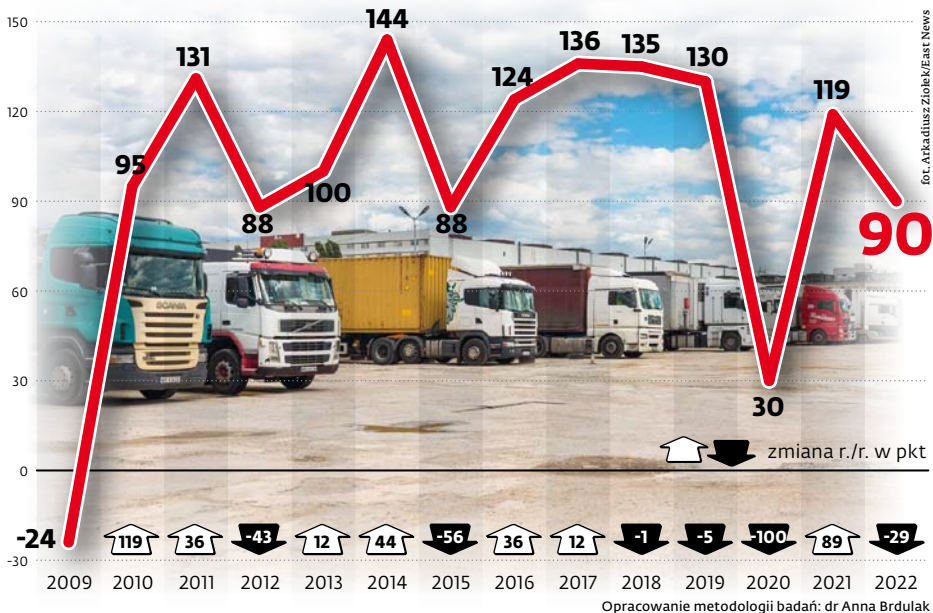
Dodatkowe informacje

- Skroplony gaz ziemny (LNG) to czysta, bezbarwna i nietoksyczna ciecz powstająca po schłodzeniu gazu ziemnego do -162°C.
- LNG jako paliwo wykorzystywane w samochodach ciężarowych i transporcie morskim może odegrać istotną rolę w realizacji celów energetycznych i klimatycznych ze względu na czystszy proces spalania i znacznie niższą emisję CO₂ w porównaniu z olejem napędowym.
- Shell pracuje nad dojrzałym łańcuchem dostaw neutralnego pod względem emisji CO₂ paliwa LNG, aby jeszcze bardziej zredukować wydzielanie gazów cieplarnianych. Zasadniczym składnikiem jest biometan, który można produkować z różnego rodzaju odpadów organicznych, takich jak odpady rolnicze, stałe odpady komunalne i nawóz.
- Intensywność emisji dwutlenku węgla w przypadku biometanu bardzo się różni w zależności od surowca używanego do produkcji i miejsc w zakresie od -89 g CO₂/MJ do +50 g CO₂/MJ (wg Dyrektywy o odnawialnych źródłach energii II UE). Mieszając biometan z metanem jako paliwem kopalnym o różnej intensywności emisji dwutlenku węgla, Shell może oferować klientom z branży transportu ciężkiego paliwo LNG o średniej intensywności emisji o g CO₂/MJ lub nawet niższej. Oszczędności do 1 mln t CO₂ można uzyskać, na przykład produkując biometan z obornika lub innych odpadów roślinnych albo zwierzęcych.

gorszenie nastrojów co do przyszłości

Wskaźnik optymizmu branży TSL

W POLSCE W LATACH 2009–2021 (W PKT)



W rankingu dynamiki przychodów z działalności TSL w pierwszej „10” znalazły się trzy firmy, których przychód w 2021 r. wyniósł ponad 1 mld zł. Na początku stawki jest firma o ponad trzykrotnym wzroście przychodów w porównaniu do 2020 r. Wśród pozostałych mamy do czynienia również z firmami dużymi – powyżej

300 mln zł wskazują trzy firmy, pozostałe osiągnęły wartości w granicach 100 mln zł. Pierwszą „20” zamyka przedsiębiorstwo o 45 proc. wzroście przychodów rok do roku. Średni wzrost – na poziomie 34 proc. – wskazała 29. firma na liście rankingu przedsiębiorstw o najwyższej dynamice. Żadna z analizowanych firm nie wyka-

zała ujemnej dynamiki, co również jest ewenementem, jeśli chodzi o dotychczasowe rankingi. Wśród firm, które jako główne źródło przychodów wskazały usługi logistyczne, dynamika przychodów wyniosła 37 proc., a wzrost zatrudnienia 10 proc. Inne wskaźniki finansowe nie mogą być liczone w związ-

ku ze zbyt małą próbą niezbędną do analiz. W przypadku przedsiębiorstw, które jako główne źródło przychodów wskazały spedycję, wzrost przychodów wyniósł prawie 55 proc., gdy zatrudnienie wzrosło jedynie o 7,5 proc. Wskaźnik rentowności był nieco wyższy niż w pozostałych grupach – 5,2 proc. (wzrost o 42 proc.). Największy wzrost przychodów (prawie dwukrotny) zanotowano wśród firm spedycji morskiej/oceanicznej, gdzie stawki frachtowe w okresie minionego roku rosły kilkukrotnie. Zatrudnienie rosło prawie 10 proc., poprawie uległ również wskaźnik rentowności – do wartości 5,9 proc. Przedsiębiorstwa bazujące na spedycji drogowej miały 31-proc. wzrost przychodów i podobny wzrost rentowności (4,7 proc.). Zatrudnienie rosło w tempie nieco powyżej 7 proc. Najniższe tempo wzrostu przychodów, poniżej średniej, można było zauważyć w grupie firm transportowych. W przypadku transportu drogowego ukształtował się on na poziomie nieco powyżej 19 proc., przy spadku zatrudnienia o prawie 3 proc. Wskaźnik rentowności wyniósł jednak prawie 5,3 proc. (wzrost

o prawie 30 proc. w stosunku do 2020 r.). Inną sytuację miały firmy, które jako główne źródło przychodów wskazały usługi magazynowe. W tym przypadku średni wzrost przychodów (41 proc) był nieco niższy niż wzrost zatrudnienia (45 proc.). Mimo wielokrotnego wzrostu zysku rentowność uległa obniżeniu i wyniosła średnio w tej grupie 2,8 proc. Porównując wskaźniki dla firm z kapitałem polskim i zagranicznym (w tę grupę wchodzi również przedsiębiorstwa z kapitałem mieszanym), można zauważyć, że jeśli chodzi o dynamikę przychodów, to jest ona na podobnym poziomie – dla polskich firm 34 proc., dla zagranicznych 36 proc. Są jednak duże różnice w dynamice zysków netto – w polskich firmach kształtuje się ona na poziomie ok. 20 proc., w przypadku zagranicznych nastąpiło więcej niż podwojenie. Rozkład firm jest podobny, jeśli chodzi o liczebność – po połowie. Wzrost zatrudnienia w polskich firmach wyniósł ok. 7 proc., gdy w zagranicznych – blisko 14 proc. Znalazło to odzwierciedlenie we wskaźnikach rentowności – 5,4 proc. w przypadku firm z kapitałem polskim, 4,9 proc. – firm

zagranicznych. Warto jednak wskazać również, jak kształtuje się suma przychodów tych prawie równych liczebnie grup: firmy zagraniczne – prawie 30 mld zł, firmy polskie – 11 mld zł. Ponad połowa analizowanych firm działa na rynku europejskim. Ich przychody rosły w nieco wolniejszym tempie – ok. 20 proc. – w stosunku do firm działających na rynkach światowych (48 proc.). Natomiast zatrudnienie rosło poniżej średniej, niespełna 7 proc., gdy w przypadku firm działających na rynkach światowych to prawie 18 proc. W związku z tym również wskaźniki rentowności były wyższe dla firm działających na terenie Europy (5,8 proc.) niż prowadzących działalność na całym świecie (4, 4 proc.). Analizując wskaźniki firm ze względu na liczbę zatrudnionych, widoczny jest najwyższy wzrost przychodów wśród firm zatrudniających do 50 osób (powyżej 55 proc., ale też takich firm było najmniej – jedynie pięć). W tej grupie firm zatrudnienie rosło w tempie 17 proc., a wskaźnik rentowności ukształtował się średnio na poziomie 10,5 proc. (wszystkie firmy podały dane finansowe).

dokończenie na str. 12

REKLAMA

2001
2022

PIERWSZA
W POLSCE
UCZELNIA
LOGISTYCZNA

WYBIERZ NAJLEPSZĄ DROGĘ DO KARIERY

STUDIA LICENCJACKIE | DUALNE | INŻYNIERSKIE | MAGISTERSKIE | PODYPLOMOWE

KIERUNEK LOGISTYKA | ZARZĄDZANIE

DWUDZIESTOLETNI DOŚWIADCZENIE akademickie i współpraca z przedsiębiorstwami sprawiają, że WSL otwiera swoim studentom najlepszą drogę do sukcesu zawodowego w logistyce. Jako **PIERWSZA W POLSCE UCZELNIA LOGISTYCZNA** kształcimy najwięcej specjalistów, których umiejętności i praktyczne kompetencje doceniają wszyscy pracodawcy. Odpowiadamy na potrzeby studentów na różnych etapach edukacji oraz wspieramy ich w łączeniu nauki z pracą zawodową w dynamicznie rozwijającej się branży logistycznej.

WYŻSZA SZKOŁA
LOGISTYKI

znajdź nas w mediach społecznościowych

odwiedź naszą stronę >>> [WSL.COM.PL](https://www.wsl.com.pl)

REKLAMA

DACHSER
Intelligent Logistics

Zrównoważony rozwój kluczem do sukcesu.

Z myślą o przyszłości.

Podstawą sukcesu DACHSER i naszych Klientów są rozsądne i zaplanowane działania. Zrównoważony rozwój jest trzonem naszego modelu biznesowego.

Kultura organizacyjna oparta na odpowiedzialności i zaangażowaniu społecznym oraz przemysłowa strategia ochrony klimatu i środowiska sprawiają, że jesteśmy niezawodnym partnerem logistycznym dziś i w przyszłości.

[dachser.pl](https://www.dachser.pl)

Od przewoźnika do operatora logistycznego

Strategia to podstawa działalności firmy. Musi być jednak elastyczna i dostosowywać się do zmieniających okoliczności. Inaczej cel nie zostanie osiągnięty. A naszym jest bycie największym operatorem logistycznym w Polsce – mówi Adam Godawski, prezes OMEGI Pilzno.

Żyjemy w burzliwych czasach pandemii i wojen, które nie pozostają bez wpływu na rynek logistyczny i działające na nim firmy. Jakie przynosi to wyzwania? Obecnie naszą pracę zaburza ciągła zmienność warunkowań wynikająca głównie z geopolityki. Przez ostatnie kilkadziesiąt lat świat zastygł w stabilnym układzie sił, gdzie wiadomo było, że Chiny produkują, Ameryka wymyśla technologie, a Europa to konsumuje. Pandemia koronawirusa zdmuchnęła ten układ w ciągu roku. Skróciły się łańcuchy dostaw, a magazyny wypełniły się zapasami firm produkcyjnych. Teraz mamy dodatkowo wojnę, która wstrząsnęła np. rynkiem paliw. Z jednej strony to trudny okres do prowadzenia biznesu, ale w czasach dużej zmienności pojawia się wiele szans. Trzeba je tylko zidentyfikować i wykorzystać.

Firma obchodzi w tym roku okrągłą rocznicę – 30 lecie istnienia. To czas, w którym warunki prowadzenia biznesu w branży TSL nieustannie się zmieniały. Jaką ewolucję przeszedł rynek logistyczny w Polsce? Na początku należy zastanowić się nad tym, czy 30 lat temu ten rynek w ogóle istniał. Po upadku komunizmu mieliśmy do czynienia z okresem przejściowym, kiedy firmy komercyjne współistniały z ogromnymi zakładami państwowymi. Te drugie dysponowały ogromnym zapleczem. Często miały własny tabor oraz powierzchnie magazynowe, więc zewnętrzny operator nie był im potrzebny. Logistyka działała wtedy inaczej. Sytuacja zaczęła się szybko zmieniać, gdy w latach 90. do Polski na dużą skalę wkroczył zagraniczny kapitał z własnym „knowhow” i zupełnie innym podejściem do prowadzenia interesów. Spółdzielnie przekształcały się w prywatne biznesy, a duże zakłady zostały sprywatyzowane przez międzynarodowe firmy, które wprowadziły własny model biznesowy. Choćby „outsourcing” logistiki i transportu. A to tylko jedna z wielu fundamentalnych zmian, które branża TSL przechodziła przez te 30 lat. Wejście Polski do Unii Europejskiej pozwoliło zrobić rodzimemu transportowi i logistyce krok milowy. Z mojej perspektywy to było tak samo ważne jak odzyskanie niepodległości w 1989 roku. Lista czynników wpływających na polski rynek logistyczny jest tak długa, że nawet nie będę próbował opowiedzieć o wszystkim. Warto zauważyć jednak, że zmiany warunkowań politycznych czy ekonomicznych wpływają znacząco na potrzeby klientów, a naszym zadaniem jest reagować na nie poprzez dostosowanie oferty.

Czy to również czas, w którym ewoluowała działalność spółki? Jak zmienił się profil firmy i co miało na to największy wpływ? Obecnie OMEGA Pilzno jest operatorem logistycznym z własnym taborem kilkuset pojazdów ciężarowych i 6 magazynami, a zaczęliśmy jako przewoźnik o zasięgu krajowym. Od samego początku mieliśmy określoną strategię rozwoju – początkowo był to transport w Polsce oraz Europie Zachodniej i Południowej. Pierwsze zapytania dotyczące magazynowania towarów mieliśmy już w 2000 roku, więc podjęliśmy decyzję o budowie własnych obiektów. Naturalną decyzją było uzupełnienie działalności o agencję celną i skład celny. Natomiast utworzenie oddziału na Pomorzu pozwoliło nam na operowanie w obszarze transportu morskiego. Stopniowo powiększała się też liczebność i różnorodność taboru. Muszę jednak podkreślić, że od początku drogowskazem były dla nas potrzeby klientów i na nich opieraliśmy decyzje o kierunkach rozwoju. Ważne dla mnie jest też to, że ewolucja firmy była bardzo dobrze przemyślana, a główną osią rozwoju uczyniliśmy „core” biznesu, czyli transport. Wszystko tworzyliśmy wokół tego rdzenia, aż powstał pakiet usług, które realizowane mogą być w zasadzie na

Potrąfimy zabezpieczyć łańcuch dostaw od firmy produkcyjnej do klienta i w drugą stronę – we wszystkich etapach tego procesu. To daje stabilność naszym klientom, która po części wynika z infrastrukturalnych zasobów, ale także z 30 lat doświadczeń OMEGI Pilzno w branży

każdym etapie łańcucha dostaw. Obecnie jesteśmy numerem jeden w regionie w obszarze logistyki, ale aspiracje mamy o wiele większe.

Wnioskuje, że strategia w rozwoju firmy odgrywa dla Pana dużą rolę. Jednak, czy burzliwe czasy, z jakimi mamy obecnie do czynienia nie sprawiły, że planowanie na długie lata do przodu straciło sens? Bez względu na warunki strategia jest niezbędnym elementem prowadzenia działalności. Jednak plan nie może być wykuty z granitu. Podążając ślepo za strategią stworzoną bez wzięcia pod uwagę np. zmiennej geopolityki, możemy skierować firmę na ścianę. Przed wojną Ukraina blokowała przejazd pociągów towarowych z Chin, a Polska ograniczała liczbę zezwoleń tranzytowych dla ukraińskich firm. Takie sytuacje wpływają na decyzje strategiczne firm o globalnym zasięgu. Jednak czy taka polityka będzie kontynuowana po wojnie? Patrząc na obecne relacje między naszymi państwami szczerze wątpię. Obecnie budujemy tory, poprawiamy komunikację, a część ciężarówek jeździ bez zezwoleń. Wszystko zmieniło się na przestrzeni kilku miesięcy, a to tylko jeden z setek podobnych przykładów, których nie da się uwzględnić w długoterminowej strategii. Nie znaczy to jednak, że trzeba zrezygnować z planowania.

Co dziś oferuje firma swoim klientom? I jakich wymagało to inwestycji? Potrąfimy zabezpieczyć łańcuch dostaw od firmy produkcyjnej do klienta i w drugą stronę – we wszystkich etapach tego procesu. To daje stabilność naszym klientom, która po części wynika z infrastrukturalnych zasobów, ale także z 30 lat doświadczeń OMEGI Pilzno w branży. Zbudowaliśmy kompetentny zespół i związaliśmy się z dobrymi partnerami. Istotne jest jeszcze bezpieczeństwo kapitałowe, jakie wypracowaliśmy, co w dzisiejszych niespokojnych czasach wydaje się istotnym czynnikiem.

Czego dziś oczekują klienci od firm logistycznych? Terminowej dostawy. Najlepiej z dziś na jutro, albo z dzisiaj na dzisiaj. Do tego idealnie byłoby, żeby dostarczono tak duży wolumen towaru, jakiego aktualnie potrzebuje klient. Brzmi prosto, ale żeby temu sprostać nie wystarczy jedynie dysponować ciężarówkami czy magazynami. Nasz „know-how” wypracowaliśmy przez lata. Do tego dobrze zdajemy sobie sprawę z tego, że klienci muszą dbać o rentowność swoich biznesów, a nasza praca ma na nią znaczny wpływ. Dlatego stawiamy na otwartość, innowacyjność oraz kreatywne szukanie rozwiązań. Na samym końcu nasza praca ma dawać klientom poczucie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, dlatego dbamy o jakość.

Jakie firma ma plany na przyszłość? Odpowiem krótko: chcemy być największym operatorem logistycznym w Polsce i oferować usługi na każdym etapie łańcucha dostaw.

Wróćmy do kontekstu niespokojnych czasów. Czy ekologistyka i innowacyjne rozwiązania mogą być na

nie odpowiedzią, a w związku z tym wzrosła skłonność do realizacji tego rodzaju projektów?

Ekologiczny trend zauważyliśmy jako jedni z pierwszych w Polsce. Staliśmy się prekursorem niskoemisyjnego transportu wraz z zakupem kilkunastu ciągników siodłowych napędzanych gazem LNG oraz innych rozwiązań ekologicznych. Po wybuchu wojny w Ukrainie zapotrzebowanie na alternatywne źródła zasilania tylko wzrosło. Wpływają na to np. sankcje oraz embargo na węglowodory z Federacji Rosyjskiej. Biopaliwa, wodór czy elektryczność wydają się naturalnymi kierunkami zwrotu w transporcie. Natomiast farmy fotowoltaiczne będą pewnie immanentną częścią planów przy budowie obiektów logistycznych. Do 24 lutego 2022 roku ekologiczne inwestycje motywowane były m.in. poczuciem odpowiedzialności za naszą planetę i przyszłość dla naszych dzieci. Obecnie zostaną wymuszone brakiem dostępności węglowodorów i wysokimi cenami.

W konsekwencji ekologia będzie stale zyskiwać na znaczeniu w branży TSL. Jednak muszę dodać, że z punktu widzenia operatora logistycznego największy wpływ na redukcję emisji ma eliminacja pustych przebiegów. Dopiero gdy do tego dodamy wszystkie wspomniane „zielone” technologie, otrzymamy rzeczywistą i znaczącą zmianę. Na tym powinna się skupić branża.

Trend polegający na skracaniu łańcuchów dostaw nabrał na sile. Czy Polska ma szansę na nim skorzystać?

Wszystko zależy od tego, czy rzeczywiście produkcja przeniesie się do Europy. Jeżeli tak się stanie, to przed Polską będzie duża szansa, by zostać wielkim centrum logistycznym dla firm produkcyjnych z tego obszaru geograficznego. Jednak wpłynie na to również wynik obecnie trwającej wojny. Jeżeli w tym konflikcie zwycięży Ukraina – za co z czysto ludzkiego punktu widzenia trzymam kciuki – to nasz region może stać się dodatkowo bazą, z której prowadzona będzie odbudowa tego państwa. Jednak moim zdaniem nie jesteśmy na to gotowi choćby z infrastrukturalnego punktu widzenia, na przykład polska autostrada A4 może okazać się wąskim gardłem, wstrzymującym dostawy do Ukrainy. Już teraz ta nitka jest na granicy wydolności. Warto zdawać sobie z tego sprawę. Oczywiście najpierw Ukraińcy muszą wygrać, ale nasi rządzący już teraz powinni brać te kwestie mocno pod uwagę.

Jak mogą na nim skorzystać firmy logistyczne działające na tym rynku? Kto zyska w największym stopniu, czy lokalizacja magazynów ma tu znaczenie?

W logistyce najważniejsza jest lokalizacja. Może to truizm, ale banalność tego stwierdzenia niczego mu nie odbiera. Na rozwój OMEGI Pilzno w dużym stopniu wpływa właśnie to, że centrum naszej operacji i nasze zasoby znajdują się w określonym miejscu na mapie. Niewątpliwie już teraz Polska jest dla Ukrainy głównym hubem w kontekście pomocy humanitarnej i wojskowej. Sytuacja może się tak rozwinąć, że staniemy się też głównym pośrednikiem dostaw surowców w ramach odbudowy tego kraju.



Kierowca na wagę złota

RYNEK PRACY Najpierw wybuch wojny w Ukrainie, teraz zmiany w przepisach – w efekcie przewoźnicy walczą z niedoborem kierowców. A w perspektywie zamiast poprawy sytuacji mają pogłębienie deficytu

Branża transportu międzynarodowego zatrudnia ok. 300 tys. kierowców. Ponad jedną trzecią z nich stanowią obcokrajowcy, głównie obywatele Ukrainy. Na skutek wybuchu wojny ok. 40 proc. z nich wyjechało z Polski. Branża szacuje, że w nadchodzących miesiącach ich liczba może zmniejszyć się o kolejne 30 tys.

Lista problemów

Tym razem jednak ubytek będzie efektem zmian w przepisach. Po pierwsze – tych dotyczących kształcenia kierowców, które wręcz zablokowały wydawanie uprawnień dla osób spoza UE. Od 6 kwietnia, do otrzymania świadectwa kierowcy, wymaganego do wykonywania przewoźników drogowych na terenie UE, potrzebna jest karta kwalifikacji kierowcy. Wydaje ją starosta. Ale by ją otrzymać, należy wcześniej założyć cyfrowy Profil Kierowcy Zawodowego, który jest też niezbędny do odbycia szko-

lenia okresowego. Problem w tym, że system nie działa sprawnie.

Po drugie – problemów dostarcza wydawanie pozwoleń na pobyt oraz pracę obywateli spoza UE. Średni czas oczekiwania na taki dokument wynosi około sześciu miesięcy. Osoby, którym kończą się wizy, nie mogą też wrócić do kraju, bo ryzykują, że już ponownie nie przyjadą do Polski. Tymczasem, jak donosi branża, pod koniec roku zaczną wygasać prawie wszystkie wizy dla ok. 100 tys. kierowców z Ukrainy.

Do tego dochodzi długi czas oczekiwania na wypisy z licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu. Obecnie, jak wskazuje przewoźnicy, wynosi on około miesiąca.

Wreszcie sytuacji nie ułatwiają kłopoty związane z koniecznością potwierdzenia prawa jazdy przez cudzoziemców ze Wschodu. W przypadku Ukrainy wynikają one z wyłączenia po 24 lutego centralnej

ewidencji praw jazdy, a Białorusi z wydłużenia pracy urzędów, w efekcie czego na potwierdzenie czeka się nawet 12 miesięcy.

Brak kierowców, którzy mogliby wykonywać transport międzynarodowy, prowadzi do przestoju pojazdów, co generuje straty dla firm i coraz większe trudności w opłacaniu podstawowych zobowiązań podatkowych, leasingów i kredytów.

Na to wszystko, jak sygnalizuje branża, nakłada się odpływ kierowców przez demografię, czyli najstarszych, którzy odchodzą na emeryturę. Dziś średni wiek kierowców to ok. 50 lat. Nie widać zbyt wielu młodych osób, którzy chcieliby ich zastąpić.

Powodem jest brak wystarczających zachęt dla młodych osób do podjęcia tego zawodu. Kierowca, który chciałby rozpocząć pracę, musi się liczyć z kosztami powyżej 10 tys. zł, a sama praca narażona jest na mnóstwo zagrożeń w postaci wysokich kar i manda-

tów, co na pewno nie sprzyja w promocji tego zawodu wśród młodych osób – mówi Maciej Zwyrtek, general sales director w Kuźnia Trans.

Osamotnieni pracodawcy

Firmy radzą sobie na kilka sposobów. Po pierwsze – podkupując kierowców, oferując im atrakcyjne wynagrodzenie, różne systemy pracy, nowoczesne samochody czy systemy motywacyjne. Konsekwencje tego ponoszą przede wszystkim małe firmy, stanowiące większość na rynku. Po drugie – sięgając po kierowców z innych krajów, najczęściej spoza UE. Ich zatrudnienie wiąże się jednak z koniecznością zagwarantowania im chociażby zakwaterowania, co nie jest łatwe i bywa kosztowne.

Dlatego potrzebne są ułatwienia dla pracodawców w zatrudnianiu obcokrajowców i sprawniejsze działanie urzędów – zaznacza Maciej Zwyrtek.

W ostatnim czasie pojawiają się medialne informacje mające na celu przekonanie kobiet do zawodu kierowcy.

Odsetek kobiet kierowców jest niezmienny od kilkunastu lat, nawet z tendencją spadkową i nie

przewiduję tutaj znaczącej zmiany wskutek przeprowadzonych kampanii medialnych w stylu „Kobiety na TIR-y”. Oczywiście zmiana wizerunku zawodu i pracy kierowcy jest bardzo ważna, ale w ujęciu ogólnym, a nie celowanym tylko w płeć piękną – uważa Kinga Przytocką-Krupa, dyrektor zarządzająca spółką FF Fracht.

Drogą do poprawy byłoby też odnowienie nauki zawodu kierowcy w szkołach zawodowych. Jednak minimalny wiek kierowców zawodowych w Polsce (oraz wielu innych krajach) to 21 lat.

Powstaje zatem luka pomiędzy ukończeniem szkoły i możliwością podjęcia pracy – podkreśla Kinga Przytocką-Krupa.

Pracodawcy robią więc wiele, by nie dopuścić do zapaści w transporcie. Podkreślają jednak, że mają wrażenie, iż w tych działaniach są osamotnieni, a to chociażby z tego względu, że brakuje im współpracy na szczeblu instytucjonalnym, zarówno w kraju, jak i w UE.

Regulacje unijnego pakietu mobilności działają na rzecz ochrony rynków wewnętrznych, wbrew zasadom traktatowym świadczącym o swobodzie świad-

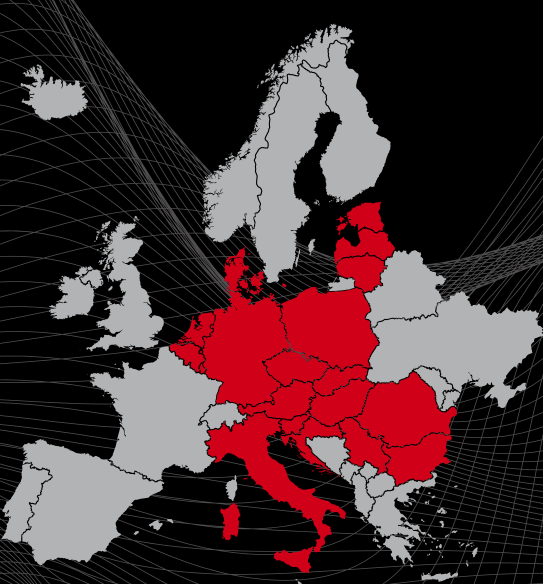
czenia usług. I nie mówię tutaj tylko o wzroście wynagrodzenia kierowców, ponieważ poziom zarobków jest bardzo wyrównany. Szereg zawartych w tych regulacjach przepisów świadczy o nieznajomości specyfiki branży, a stworzone ramy prawne powodują wiele utrudnień oraz wzrost kosztów prowadzonej działalności. Od naszej branży wymaga się wielu działań mających na celu poprawę bytu kierowcy, a nie idzie za tym całość potrzebna do zrealizowania tych obowiązków. Nie ma wystarczającej infrastruktury drogowej, parkingowej czy też hotelowej potrzebnej do realizacji założenia pakietu – podkreśla Kinga Przytocką-Krupa.

Jak dodaje, dodatkowym problemem jest polski reżim prawny, który wbrew logice blokuje naszą płynność świadczenia usług. W obliczu ostatnich zmian kierowca międzynarodowy został uznany za pracownika oddelegowanego i w związku z tym firmy są zmuszone do stosowania skomplikowanych, mało przejrzystych dla samego kierowcy form przeliczania składników wynagrodzenia. System wymaga uproszczenia. ©

REKLAMA



Lider w transporcie drobnicowym



- Flota **354** pojazdów
- **18** obsługiwanych krajów
- **200 tysięcy** realizowanych transportów rocznie
- **54 tysiące** palet przewożonych każdego miesiąca

Nasze magazyny:

- Studzienice
- Tychy
- Duchnice
- Gądk
- Soest
- Verona

Centrala:

ul. Jaskółek 20F
43-215 Sudzience

☎ **+48 32 413 15 55**

☎ **+48 668 881 270**

✉ logistyka@tvm.net.pl

www.tvm.net.pl

PREZENTACJA

Partner




Trwa budowa centrum operacyjnego Hegelmann Poland

Unikalna w skali kraju inwestycja Hegelmann Hub Poland to kolejny krok w stronę kompleksowej realizacji potrzeb i udogodnień dla kierowców, przewoźników i ich pojazdów. Rozległy kompleks jest reakcją na Pakiet Mobilności. Strategiczna lokalizacja w Żarskiej Wsi, niedaleko leżącego przy granicy niemieckiej Zgorzelca, zapewni odpoczynek również kierowcom spoza Grupy Hegelmann.

Centrum Hegelmann Hub Poland zajmować będzie teren o powierzchni ponad 11 ha. W jego skład wejdą pomieszczenia biurowe przewidziane dla zespołu Hegelmann Poland oraz partnerów biznesowych spółki. Dostępnych będzie również 60 dodatkowych biur dla podmiotów zewnętrznych, takich jak inne firmy transportowe. W skład tej części wchodzi także nowoczesne sale szkoleniowe. Baza będzie posiadać strefę serwisową dedykowaną transportowi ciężarowemu: od warsztatu i stacji diagnostycznej po lakiernię i myjnię przeznaczoną dla dużych ciężarówek. Dla odwiedzających przygotowana jest także strefa gastronomiczna z domowym jedzeniem.

Część hotelowa zaoferuje ponad 750 miejsc noclegowych, dostosowanych szczególnie do potrzeb kierowców wracających z długich tras europejskich, chcących odpocząć, zregenerować organizm i przygotować się do dalszej jazdy.

Centrum operacyjne Hegelmann Hub Poland to inwestycja, która potrzebna była od dawna. To jedyny taki kompleks w Polsce, który oferuje w pełni ustandaryzowany, dostosowany do wymogów unijnego Pakietu Mobilności hotel oraz zaplecze usługowo-szkoleniowe. Dbając o naszych pracowników, zapewniamy komfortowe miejsca noclegowe w naszym hotelu oraz dostęp do strefy gastronomicznej czy fitness, z najnowocześniejszym sprzętem do ćwiczeń. Mając na uwadze strategiczną lokalizację przy granicy niemieckiej, staramy się działać lokalnie: inwestycja w Żarskiej Wsi zapewni nowe miejsca pracy dla lokalnej społeczności i wzrost zatrudnienia w regionie – dodaje Fedir Yurkevych, prezes Hegelmann Poland.

Kompleksowe centrum Hegelmann Hub Poland będzie miejscem, w którym kierowcy i przewoźnicy będą mogli skorzystać z profesjonalnych usług oraz odpocząć po odbytej trasie. Zatrudnienie znajdzie tu ponad 400 osób. Otwarcie kompleksu zaplanowano na przełomie jesieni i zimy 2022 r.

Kontenerem po torach dzięki pomocy UE

INWESTYCJE W najbliższych latach z budżetu Unii Europejskiej trafią rekordowe środki na projekty intermodalne. To szansa na budowę i powiększanie terminali oraz na zakup i modernizację taboru

Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

W ostatnich latach obserwujemy w Polsce rozwój transportu intermodalnego. Przewóz kontenerów po torach na długich dystansach, a potem przeładunek do ciężarówek czy na statki, to sposób na to, by przynajmniej częściowo odciążyć transport drogowy. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2021 r. w transporcie intermodalnym przewieziono w Polsce 26,5 mln t ładunków, co stanowiło wzrost o ok. 11,6 proc. w stosunku do 2020 r. UTK przyznaje, że tego typu przewozy regularnie rosną z roku na rok, ale wymagają wsparcia wszystkich interesariuszy rynku.

Znaczący rozwój takiego transportu łączonego nie byłby możliwy m.in. bez dotacji unijnych. W perspektywie na lata 2007–2013 za-

gwarantowano na ten cel 500 mln zł. W kolejnym budżecie – na lata 2014–2020 – ta kwota wzrosła do ok. 1,3 mld zł. Dofinansowanie można było uzyskać m.in. na budowę lub modernizację placów składowych, dróg dojazdowych, a także na zakup taboru kolejowego. W najbliższych kilku latach kwota dofinansowania unijnego na projekty intermodalne osiągnie jednak rekordowy poziom. Po pierwsze 230 mln euro zapisano na ten cel w FEniKS (Funduszach Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko). Dodatkowo 175 mln euro ma trafić na intermodal z Krajowego Programu Odbudowy. Łącznie daje to kwotę prawie 2 mld zł.

Jak informuje DGP Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), projekty intermodalne, zarówno w ramach programu

FEniKS, jak i te finansowane z KPO, będą wybierane w otwartej i konkurencyjnej procedurze konkursowej. Nabory będą zaś podlegały przepisom o pomocy publicznej.

CUPT precyzuje, na co mogą trafić środki unijne. – W ramach KPO inwestycje będą służyły zwiększeniu przepustowości intermodalnych terminali przeładunkowych (co najmniej o 5 proc. w stosunku do roku 2020), ze szczególnym uwzględnieniem terminali kolejowo-drogowych. Będą też przeznaczone na zakup taboru kolejowego – informuje Małgorzata Wujek, rzeczniczka CUPT.

Zapisy KPO przewidują wsparcie 10 centrów przeładunkowych oraz dostawę 250 jednostek taboru zgodnego ze specyfikacją techniczną i zasadą „nie czyni poważnej szkody”. Chodzi tu np. o ciche hamulce, ze-

specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych. Dodatkowo przewiduje się możliwość dofinansowania zakupu lub modernizacji systemów telematycznych i satelitarnych związanych z tą gałęzią transportu.

– Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom potencjalnych beneficjentów, wstępnie przewiduje się ogłoszenie dwóch konkursów w ramach programu FEniKS. Szczegóły naborów w zakresie transportu intermodalnego będą znane po notyfikacji pomocy publicznej służbom Komisji Europejskiej – informuje Małgorzata Wujek.

Naborem do konkursu zainteresowany jest m.in. największy polski przewoźnik towarowy realizujący transport po torach – spółka PKP Cargo. – W przypadku naszych inwestycji w transport intermodalny mocno liczymy na pozyskiwanie środków zewnętrznych, w tym także pieniędzy z funduszy unijnych. Dotyczy to zarówno nakładów na

roemisyjność oraz system łączności GSM-R (w przypadku lokomotyw). CUPT zaznacza, że po rozstrzygnięciu konkursów będzie znana ostateczna liczba oraz lokalizacji terminali, które zyskają dofinansowanie.

Z kolei w ramach programu FEniKS na lata 2021–2027 priorytetem w zakresie transportu intermodalnego na być budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dyktowanej infrastruktury kolejowej, a także portowej i drogowej, które pozwolą włączyć te obiekty do europejskiej sieci transportowej. Z tego programu również będzie możliwy zakup, a także modernizacja taboru kolejowego oraz

inwestycje infrastrukturalne, czyli terminale, jak i taborowe: lokomotywy, wagony – mówi Krzysztof Losz, rzecznik PKP Cargo. Zaznacza, że konkretne działania, które spółka będzie mogła realizować w ramach wspominanych programów, będą uzależnione od ustalonych przez CUPT warunków konkursów.

Realizację nowych terminali intermodalnych rozważa też spółka Polskie Koleje Państwowe S.A. – Zlecieliśmy zewnętrzному doradcy przygotowanie analizy lokalizacji optymalnych biznesowo dla budowy nowych obiektów tego typu. Do współpracy przy tym projekcie zaprosiliśmy trzy inne podmioty: PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Cargo i Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Zależy nam na sieciowym powiązaniu nowych i obecnych terminali. Chcemy również, aby powstające obiekty mogły realizować funkcję zewnętrznych bram dla portu morskiego. Wykonawca jest obecnie w końcowej fazie analizy – mówi Michał Stilger, rzecznik PKP. Dodaje, że od wyników tego raportu spółka uzależnia dalsze działania i ubieganie się o środki unijne. O dofinansowanie z UE będą mogły się starać także operatorzy prywatni, którzy korzystali już z tej możliwości w poprzednich perspektywach. ©

Projekty intermodalne, zarówno w ramach programu FEniKS, jak i te finansowane z KPO, będą wybierane w otwartej i konkurencyjnej procedurze konkursowej. Nabory będą zaś podlegały przepisom o pomocy publicznej

TEKST PROMOCYJNY



Czy jedzie z nami cyfryzacja?



Agata Horzela,
Menedżer
ds. standardów GS1
w TSL, GS1 Polska

E-dokumenty to dziś standard. Tymczasem elektroniczny list przewozowy (eCMR) jest de facto nielegalny. Branża TSL jednoczy się pod auspicjami GS1 Polska, by zachęcić władze do zmian w polskim prawie.

W 2019 roku Polska ratyfikowała protokół dotyczący elektronicznego listu przewozowego (eCMR), jednak bez wymaganej ustawą zgody Sejmu. Wchodzące w życie za dwa lata rozporządzenie Electronic Freight Transport Information sprawia, że konieczna jest nowelizacja i uspołnienie polskiego prawa.

e-list przewozowy – można, czy nie można?

Ustawa o transporcie drogowym nakazuje używanie dokumentacji papierowej na potrzeby kontroli drogowej. Natomiast prawo przewo-

zowe mówi, że listem przewozowym może być także przekaz elektroniczny.

Widoczne oszczędności

Klasyczny list przewozowy drukuje się w 3 kopiach, a jego obsługa zajmuje ok. 23 minuty. Cyfrowy odpowiednik można obsłużyć w zaledwie 9 minut. Oznacza to redukcję kosztów z 15,61 zł do 6,11 zł. Nie bez znaczenia jest też aspekt zrównoważonego rozwoju. W UE każdego roku wykorzystuje się 150-200 mln papierowych dokumentów listu przewozowego, co przekłada się na nawet 900 tys. drzew rocznie.

TSL podpowiada, czego potrzebuje

Aby zmobilizować polski rząd do pracy nad odpowiednimi przepisami, GS1 Polska – jako niezależna i globalna organizacja standaryzująca – stworzyła niezależne forum dialogu, by wypracować nowelizację dopuszczającą elektroniczny eCMR do powszechnego użytku. Jego uczestnikami są firmy oraz organizacje branżowe, np. Polski Instytut Transportu Drogowego oraz Polska Izba Spedycji i Logistyki. Wyniki prac będą pod koniec roku przedstawione Ministerstwu Infrastruktury.

REKLAMA



Kurier przyjazny e-commerce!

Skontaktuj się i zyskaj specjalny **rabat!**
przedsiębiorca@dpd.com.pl

Oferujemy niezawodną wysyłkę **w Polsce** i do **30 krajów Europy**, elastyczne opcje integracji systemowych, a co najważniejsze: doręczamy paczki **neutralnie dla środowiska!**



dpd.com.pl

Branża TSL: razem napr

DEBATA Pod takim hasłem w maju w siedzibie Dziennika Gazety Prawnej odbyła się debata z udziałem ekspertów branży TSL. Podczas spotkania zostały omówione największe wyzwania, z jakimi dziś mierzy się branża, ale też zaproponowano rozwiązania, które pomogłyby w ich przezwyciężeniu. Publikujemy kluczowe fragmenty debaty

Moralność w biznesie TSL

Halina Brdulak: Chciałabym poruszyć kwestię łańcucha dostaw, ale pod kątem moralnym, czyli wynikającym z nowych regulacji, pandemii czy wojny w Ukrainie. Na ile powyższe kwestie są ważne dla biznesu logistycznego i co w praktyce oznaczają dla firm?

Tomasz Pyka: Biznes wyprzedza rzeczywistość od dłuższego czasu. Przyspieszenie rozwoju logistyki dla e-commerce czy chociażby inwestycje w automatykę lub odnawialne źródła energii to coś, co dzieje się bez względu na regulacje. Na zielone rozwiązania stawiają już nie tylko najwięksi gracze, ale też podmioty lokalne czy sektor MSP. My, operatorzy logistyczni, stajemy się trendsetterami w tym obszarze, nie tylko pokazując zmiany u siebie, ale też wymagając od swoich kooperantów, partnerów czy dostawców postaw, dzięki którym świat osiągnie neutralność klimatyczną, czyli będziemy wytwarzać tyle energii, ile będziemy wstanie sami jej zużyć.

Andrzej Kozłowski: Moralność w naszej branży należy rozdzielić na dwa obszary. Pierwszy dotyczy bycia proekologicznym, przez dążenie do zmniejszenia emisji CO₂, stawiania na alternatywne źródła energii i ekologiczne rozwiązania. Tu jednak nie poradzimy sobie w pojedynkę. Potrzebne jest wsparcie naszych klientów. Mamy jednak wrażenie, że ci nadal pod tym względem pozostają mocno deklaratywni, to znaczy swoich wizji nie przekuwają do końca w czyny. Choć widać pewne zmiany. Są one jednak często wymuszane przez rzeczywistość. Stawiają więc na transport intermodalny, nie do końca dlatego, że jest bardziej ekologiczny czy opłacalny, ale przy dużych wolumenach to obecnie realna alternatywa do transportu drogowego.

Drugi obszar jest związany z wojną w Ukrainie. Od razu zawiesiliśmy połączenia na kierunku rosyjskim czy białoruskim. Niestety, tylko masowe zawieszenie operacji na tych kierunkach może zwiększyć presję na postawę Rosji.

Antoni Zbytniewski: Uważam, że branży nie stać na

amoralny biznes. Zwłaszcza teraz, gdy mamy kryzys zasobów i wszyscy na nas patrzą. Aby móc utrzymać ciągłość działalności i możliwości dalszego rozwoju, musimy mieć możliwość stawiania przed naszymi pracownikami, klientami i dostawcami z podniesionym czołem. Jeśli chodzi o współudział w kosztach wdrażania nowoczesnych rozwiązań, to wszystko zależy od dojrzałości danego rynku. Branża spożywcza, na rzecz której działamy, dąży do bycia eko. Szwajcarscy partnerzy Fresh Logistics porozumieli się już z lokalnymi firmami spożywczymi w zakresie współfinansowania ciężarówkek elektrycznych. W Polsce nie jesteśmy jeszcze na takim etapie, ale dojrzewamy do tego. Mam wrażenie, że dotychczasowe deklaracje padające w prezentacjach o ekotransporcie powoli ze sfery życzeń i wizji pokazywanych na slajdach urzęczywstniają się. Głównym driverem zmian są jednak koszty. Nowe rozwiązanie musi się opłacać.

Maciej Wroński: Przewozy na dość szeroko rozumiany Wschód to margines międzynarodowej pracy przewozowej polskich przedsiębiorców wykonujących transport drogowy. Łącznie niewiele ponad 3 proc. Stąd decyzja o dobrowolnym wyjściu z tego rynku po 24 lutego była dla wielu firm dość łatwa. Dotyczy to w szczególności tych, które miały zdywersyfikowane kierunki pracy przewozowej. Niestety kilkuset polskich przewoźników nadal wykonuje przewozy zarówno do Federacji Rosyjskiej, jak i na punkty rozładunku rozmieszczone na Białorusi wzdłuż granic tego kraju. Część po prostu nie potrafi pracować na innych kierunkach i nigdy tego nie robiła, a część jest skuszona bardzo wysokimi stawkami. I o ile mogę starać się zrozumieć tę pierwszą grupę przedsiębiorców, o tyle nie znajduję usprawiedliwienia dla drugiej. Biznes nie może stać ponad etyką.

Fedir Yurkevych: Można by śmiało powiedzieć, że moralność próbuje się dziś sprowadzić do opinii publicznej oraz efektywności ekonomicznej we wszystkich obszarach, w których spółki podejmują decyzje.

Zrównoważony rozwój jest ważny i wzmacniany od lat głosami klientów – zarówno tych biznesowych, jak i ostatecznych. Dobrze, że wdrażany jest też w aspekcie rozwiązań, które się kalkulują. Daje to bowiem szansę na ich szerokie, powszechne wdrażanie, a tylko wtedy ma szansę na to, by przynieść zielony rezultat.

Halina Brdulak: Panele fotowoltaiczne są przecież trudno recyklowalne. To pokazuje, z jakimi problemami biznes musi się jednak mierzyć w dążeniu do bycia eko. Ważna jest spójność między tym, co mówią prezesi firm, a tym, co robią. To nowy model przywództwa. Bycie autentycznym jest ważne. Lider zaczyna mieć nową twarz, bardziej moralną.

Tomasz Pyka: Ja tylko przypomnę, że wojna w Ukrainie jest od 2014 r. Gdzie więc byli ci wszyscy wielcy inspiраторzy dotychczas? Dopiero eskalacja konfliktu sprawiła, że mówimy od tym, co jest, a co nie jest moralne.

Wyniki firm branży

Halina Brdulak: Mamy za sobą 27. ranking branży TSL. Wyniki są imponujące, a przecież łatwo nie było. Co miało na nie wpływ i jaki szykuje się ten rok?

Andrzej Kozłowski: Jednym z powodów są wzrosty stawek we frachtach globalnych. Sprawdziliśmy na naszym przykładzie, na ile za dobry wynik odpowiadają właśnie one, a na ile wzrost wolumenu wygenerowany przez nowe projekty i klientów. Zakłócenia łańcuchów dostaw wywarły duży wpływ na zmianę podejścia klientów do zadbania o podtrzymanie ciągłości ich biznesu. Dowodem na to są historyczne przyrosty na rynku magazynowym. Firmy dążą do tego, by ich produkcja i magazyny były zlokalizowane jak najbliżej rynków zbytu. A na tym zyskuje mocno też nasza logistyka kontraktowa. Dodatkowo wojna w Ukrainie powoduje migrację biznesu ze Wschodu w dużej mierze do Polski. Trend ten został wzmocniony strategią dywersyfikacji lokalizacji produkcji. Aktywność ta zaczęła się już w czasach pandemii COVID-19. Nie ma co się jednak łudzić, że uda się przenieść ją na dużą skalę z Chin do Europy czy USA ze względu na ograniczenia mocy produkcyjnych czy odpowiednich technologii. Nie ma takiej możliwości, byśmy szybko i w znaczący sposób uniezależnili się od Azji.

Maciej Wroński: Na dobre wyniki branży w 2021 r. złożył się w dużej mierze duży popyt wewnętrzny spowodowany m.in. wpompowaniem w europejską gospodarkę olbrzymich pieniędzy w związku z przeciwdziałaniem skutkom pande-

mii. To, że w efekcie tych działań mamy teraz inflację, to druga strona medalu. Warto także zwrócić uwagę, że w 2021 r. rentowność działalności operacyjnej w transporcie osiągnęła niespotykany od wielu lat wysoki poziom. Niestety rok 2022 zapowiada się znacznie gorzej. Branżę transportu drogowego, która wykonuje największą część pracy przewozowej w europejskiej wymianie towarowej, trafiła kumulacja niesprzyjających zdarzeń i okoliczności. Wśród nich wymienić można dla przykładu skokowy wzrost kosztów pracy, sięgający nawet 30 proc., wynikający z wdrożonych na początku lutego unijnych i krajowych regulacji prawnych. Prawie 40-proc. wzrost ceny paliwa związany z agresją Rosji na Ukrainę. Odpływ kierowców z Ukrainy. Zatrzymanie procesu rekrutacji kierowców spoza Unii Europejskiej przez nieprzemyślane akty wykonawcze wydane przez ministra infrastruktury. I tak dalej.

Wyzwania i nowe oczekiwania kierowców

Michał Simkowski: Nie można zapominać, że na końcu łańcucha jest konsument. To on decyduje, co, gdzie i za ile kupować. A wzrost cen spowodowany inflacją, rosnącymi kosztami paliwa może sprawić, że konsumenci zaczną rezygnować z dóbr luksusowych na rzecz tańszych, by przetrwać kryzys. To z kolei wpłynie na funkcjonowanie naszej branży. Zmieni się bowiem skala i rodzaj zamówień robionych przez sklepy, potoki transportowe będą się rozdrabniały. Do tego dochodzi sprawa braku kierowców. Już dziś firmy sprzedają samochody, bo nie ma kto nimi jeździć.

Tomasz Pyka: Wiązaliśmy wielkie nadzieje z napływem kierowców z Ukrainy. Prawda jest jednak taka, że nawet jak się pojawili, musieli mieszkać w Polsce przez pół roku, by walidować swoje uprawnienia. Nie byli więc dostępni od razu.

Fedir Yurkevych: Mamy podobny problem. Do wybuchu konfliktu znaczna część naszych nowych kierowców była rekrutowana z Ukrainy. Obecnie część z nich zdecydowała się na powrót do swojej ojczyzny, dodatkowo pojawiają się ogromne problemy ze sprawną realizacją pozwoleń dla kierowców spoza Unii Europejskiej – mam tu na myśli na przykład kwestię przedłużania wiz dla kierowców.

Michał Simkowski: Rząd ma jednak pomysł na zaradzenie problemowi. Otwiera się na wojsko i szkolenie w nim kierowców. Mogą zrobić to też firmy. U nas takie rozwiązanie działa w Niemczech, gdzie otworzyliśmy własną spółkę szkolącą nowych kierowców. Pojawia



DR HAB. HALINA BRDULAK
profesor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie



ANDRZEJ KOZŁOWSKI
członek zarządu ROHLIG SUUS Logistics

się jednak pytanie, czy za wód kierowcy jest nadal atrakcyjny.

Antoni Zbytniewski: Sama wysokość wynagrodzenia nie czyni już zawodu kierowcy atrakcyjnym. Pandemia, czas, który spędziliśmy z bliskimi w domu, mocno przesunęła środek ciężkości priorytetów. Teraz dla kierowców liczy się możliwość regularnego i częstego powrotu do domu, by przebywać z rodziną. Naszą rolą jest takie układanie tras, by były regularne, powtarzalne, by dawały możliwość planowania czasu z rodzinami, budowania bliskości. Poza tym powinniśmy zacząć promować zawód kierowcy wśród kobiet. Kobiety kierowcy są szansą na uzupełnienie niedoborów. My jako firma mamy taki zamiar.

Michał Simkowski: Zatrudnianiu kobiet będą sprzyjały też nowe rozwiązania, jak automatyczne wózki, egzoskielety, roboty, dzięki którym praca choćby w magazynach będzie prostsza.

Fedir Yurkevych: Zgadzam się z moimi przedmówcami. Musimy promować profesję kierowcy wśród pań. Ten zawód będzie zmieniał się dynamicznie, a my jako branża musimy dostosować się do wymogów rynku. Przede wszystkim powinniśmy mieć jednak na uwadze to, co mówią do nas sami kierowcy. Staramy się wsłuchiwać w głos naszych pracowników, dostajemy również solidny feedback od kandydatów, którzy biorą udział w rekrutacjach. To jeszcze nie trend, ale na pewno można uznać to za swego rodzaju ciekawostkę, że w obsadach pojawia się coraz więcej par czy małżeństw.

Andrzej Kozłowski: W czasie pandemii, ale i wojny w Ukrainie, przekonaliśmy się, jak istotny jest czas spędzany z rodziną. Jeśli chcemy przyciągnąć młodych ludzi do zawodu kierowcy, musimy zagwarantować im możliwość planowania czasu pracy. Stąd wprowadziliśmy projekt korytarzowania w międzynarodowych transportach całopojazdowych. Kierowcy mają możliwość wskazania trasy, na której chcą jeździć. Pozwala im to optymalnie zapla-

nować swój czas pracy, tak, żeby zjechać na weekend do domu.

Teraz ważne jest, by zmienić twarz zawodu kierowcy. Do tego potrzebne są też zmiany w infrastrukturze. Dlatego w naszych centrach dystrybucyjnych tworzymy strefy odpoczynku dla kierowców, by mogli zrelaksować się, wykapać i zjeść w spokoju. Jeśli nie zadbamy o zmiany w otoczeniu kierowcy w ciągu najbliższych lat, ich deficyt będzie się tylko pogłębiał.

A jaka jest ta nowa twarz kierowcy?

Andrzej Kozłowski: Musimy pokazać, jak ważny jest to zawód dla funkcjonowania całego rynku. Polega nie tylko na kierowaniu pojazdem, ale też gwarantuje pełne półki w sklepach. Sprawia, że kierowca ma wpływ na to, co my i nasze rodziny możemy fizycznie kupić. Uważam, że nasi klienci powinni dołączyć do działań na rzecz zmiany jego oblicza. Wspólnie powinniśmy podejmować takie inicjatywy.

Fedir Yurkevych: Myślę, że jakiegokolwiek działania oparte na budowaniu wizerunku kierowcy i zachęcaniu do zainteresowania tą profesją młodych ludzi nie będą miały wymiernych rezultatów, jeśli będziemy bazowali tylko na prezentowaniu zalet tego zawodu. Wszyscy kandydaci muszą wiedzieć o odpowiedzialności, wymogach zdrowotnych i obciążeniach, jakie wynikają z tej profesji.

To obszar, w którym jest jeszcze wiele do zrobienia. Poza dużymi zmianami ustawodawczymi, jakim niewątpliwie jest pakiet mobilności, należy szukać i wspólnie wdrażać projekty, z których będą mogli korzystać wszyscy kierowcy, np. tworząc kolejne siłownie na parkingach czy budując dla nich hotele, w których będą mogli odpocząć w godziwych warunkach.

Tomasz Pyka: Rosnąca skala zamówień, rozdrobnienie dostaw sprawiają, że to też nie jest prosta praca, a młode pokolenie nie myśli o pracy w transporcie w roli kierowcy. Stąd średnia wieku kurierów jest coraz wyższa. Jest to również zawód często niedoceniany i warto pracować nad zmia-

zeczniw wyzwaniom



TOMASZ PYKA

Chief Commercial Officer,
North & East Europe DB Schenker



MICHAŁ SIMKOWSKI

Managing Director European
Logistics, prezes Dachser w Polsce



ANTONI ZBYTNIIEWSKI

Business Development Manager,
Fresh Logistics Polska, Grupa Raben



FEDIR YURKEVYCH

prezes zarządu Hegelmann Transporte



MACIEJ WRÓŃSKI

prezes Związku Pracodawców
Transport i Logistyka Polska

na percepcji branży w społeczeństwie.

Antoni Zbytniewski: Każdy kryzys jest szansą. Ten może być powodem, dla którego młodzi ludzie wyjdą ze swojej strefy komfortu, przekonają się, że nie każdy będzie miał wymarzoną pracę w otoczeniu nowoczesnych technologii. A wracając do dobrych wyników, to dodam, że w przypadku branży spożywczej to efekt odłożenia w czasie inwestycji. Nastąpiła przez to ich kumulacja. Do tego po pandemii konsumenci ruszyli na zakupy, chcieli odreagować. Wspiera ich w tym inflacja, która nie zachęca do oszczędzania. Pieniądże na lokatach tracą na wartości.

Michał Simkowski: Młodzi ludzie coraz częściej decydują się na pracę, którą mogą wykonywać zdalnie. Ten model nie tylko się sprawdził, ale też przyjął w czasie pandemii, choć z punktu widzenia społecznego nie jest to rozwiązanie bez wad. Dlatego liczę, że uniwersytety, politechniki na całym świecie, ale i firmy zaangażują się w proces automatyzacji ciężarów. Czekam na dzień, w którym kierowcy będą siedzieć przed monitorem i kierować pojazdem spod magazynu do autostrady, by potem przejąć inny pojazd i zjechać nim z autostrady pod terminal. Myślę, że to tylko kwestia czasu.

Tomasz Pyka: W Szwecji zekaliśmy dwa lata na dopuszczenie autonomicznej ciężarówki. W Polsce to może być jeszcze dłużej.

Maciej Wroński: Rozwiązanie widzę w uproszczeniu dostępu do rynku pracy w transporcie dla cudzoziemców. Dziś zatrudnienie w polskiej firmie przewozowej pracownika z Turcji, Indii lub z Azji Południowo-Wschodniej jest praktycznie niemożliwe. Wizy, potwierdzanie prawa jazdy, wymagane szkolenia i inne zadania związane z zatrudnieniem trwają łącznie nawet ponad rok. A my wciąż opowiadamy

o szkołach zawodowych i szkoleniu w wojsku polskiej młodzieży. Bez sensu. Szkoły zawodowe udało się bowiem uruchomić, ale nie ma chętnych do nauki.

Andrzej Kozłowski: Wróć jeszcze do ostatniej mili. Uważam, że i tu może być problem. W e-commerce popularne są branże, których produkty nie zawsze mogą być dostarczone do paczkomatu ze względu na duże gabaryty. Mowa na przykład o sektorze dom i ogród, AGD/RTV. Nasza firma coraz bardziej angażuje się w ten obszar biznesowy, a do jego obsługi potrzebna jest często podwójna obsada, specjalistyczny sprzęt, jak wózki koczujące po schodach itp. Klienci zamawiają te towary bowiem często z wniesieniem i montażem. I tu również potrzeba będzie dużej liczby kierowców i ekip montażowych. Ale to też szansa na przyciągnięcie młodych ludzi do pracy, bo obok dostawy rozwijane są dodatkowe usługi, w których mogą się oni spełnić. Przykładem jest skonfigurowanie nowego sprzętu typu smart home czy konieczność instalacji nowej aplikacji w telewizorze.

Pakiet mobilności

Halina Brdulak: Jak pakiet mobilności przełożył się na branżę? Czy nadal jest wyzwaniem, czy może sektor szybko się dostosowuje do nowych wytycznych?

Antoni Zbytniewski: Trudno oszacować konkretne skutki, bo proces wdrażania pakietu jest w toku. Na pewno wywołuje turbulencje. Już widać, że brak odpowiedniego przygotowania prowadzi do pierwszych bankructw wśród małych i średnich firm. Wśród niektórych podmiotów z uwagi na poziom złożoności przepisów pakietu mobilności powstało wrażenie, że państwo stanie po ich stronie, będzie bardziej wyrozumiałe. Tak się jednak nie stało.

Zaznaczę też, że ubrutwienie wynagrodzeń kierowców spowodowane pakietem mobilności nie

przełożyło się na ich podniesienie. Wzrosły jedynie koszty pracy. Tymczasem panuje na rynku mylne wrażenie, że kierowcy więcej zarabiają. Skutki wprowadzenia pakietu mobilności wymagają wyjaśnienia dla wszystkich uczestników rynku.

Andrzej Kozłowski: Wejście pakietu mobilności niestety zbiegło się w czasie z innymi zmianami, takimi jak podatki, inflacja, rosnący koszt paliwa. Dziś faktycznie trudno oszacować dokładny wpływ tej regulacji na koszty firm transportowych. Uważamy, że realnie będą policzalne dopiero w I kw. 2023 r., czyli po pierwszym pełnym roku funkcjonowania w nowych realiach. Branża jest zawiedziona tym, że tak ważna zmiana nastąpiła w trudnym momencie dla Europy. Już można dostrzec, że konsekwencje pakietu mobilności ponoszą przede wszystkim mali i średni przewoźnicy - w nich uderzają one najbardziej.

Maciej Wroński: Pakiet mobilności był inicjatywą polityczną polityków niemających najmniejszego pojęcia o branży transportowej i czerpiących wiedzę na jej temat nie tyle z faktów, ile z opinii znajdujących się w przestrzeni medialnej. Stąd m.in. normatywne uregulowanie powrotu kierowców co 3 lub 4 tygodnie, w sytuacji gdy w polskich wielu firmach standardem już jest system 2 na 1. Czyli dwa tygodnie jesteś w trasie, a następnie przez tydzień wypoczywasz w domu z rodziną. Także wynagrodzenie kierowców nie odbiega od dłuższego czasu od stawek oferowanych na Zachodzie. Dlatego, gdyby nie regulacje krajowe, które przy okazji pakietu mobilności wdrożone zostały do polskiego porządku prawnego, branża poradziłaby sobie z nawet z najgłupszymi unijnymi przepisami, takimi jak powrót pojazdów co 8 tygodni. Bardziej martwi mnie stałe zmniejszanie efektywności systemu transportowego,

gdyż przewoźnik nie podejmuje towaru, który jest najbliżej miejsca rozładunku, ale zabiera ładunek tam, gdzie pozwalają na to przepisy. Czasami nawet kilkaset kilometrów dalej.

Michał Simkowski: My postrzegamy Europę jak kraj, a nie kontynent. Dlatego pakiet mobilności nie ma na nas dużego wpływu. On uderza przede wszystkim w firmy działające w Europie Środkowo-Wschodniej, które ciągle odstają w stawkach dla kierowców. W przypadku rynku spedycji i logistyki wzrost kosztów i zwiększona biurokracja prowadzą do zaostrzenia sytuacji na rynku. Dziś w naszej części Europy kierowcy jeżdżą za dużo. Wejście tachografów to zmieni. Uważam, że większy wpływ na działalność niż pakiet mobilności mają rosnące koszty surowców, w tym paliwa.

Tomasz Pyka: To jest czas, by w rozmowach z klientami koncentrować się nie na cenach, ale na kosztach. Na pewno łatwiej będzie to zrobić z dużymi firmami, bo mają perspektywę. Ważna jest więc odpowiednia edukacja klientów.

Cyfryzacja branży

Halina Brdulak: Na jakim etapie jest cyfryzacja w branży? Co z systemem CMR, jakie tu są wyzwania dla sektora?

Michał Simkowski: Czekamy, aż regulator uporządkuje przepisy. My jesteśmy gotowi do wdrożenia eCMR pod względem technologicznym. W naszej sieci taki dokument w formie tradycyjnej praktycznie nie istnieje, wszystko odbywa się elektronicznie, a list przewozowy pojawia się dopiero na ostatniej mili, gdzie niestety wciąż, w dużej mierze, jest wymagany.

Antoni Zbytniewski: Dokumenty tam, gdzie z uwagi na wymogi wynikające z przepisów muszą być drukowane, są drukowane. Przy tak dużej złożoności procesów branża TSL, a szczególnie operatorzy logistyczni

muszą być scyfryzowani. Pytanie: co dalej. W Grupie Raben stawiamy na systemy Robotic Process Automation (RPA). Kupujemy licencje na roboty. Mamy już 18 licencji (robotów), które realizują 60 procesów. Dzięki nim udało się zastąpić 50 etatów. Chodzi głównie o czynności powtarzalne, których pracownicy nie chcą wykonywać, np. w administracji. Dzięki robotom uwalniany jest potencjał intelektualny naszych pracowników, którzy mogą skupić się na pracy koncepcyjnej.

Andrzej Kozłowski: Przez ostatnie 3-4 lata nasza branża rozwinęła się pod względem cyfryzacji oraz robotyzacji i możemy powiedzieć, że obecnie nadążamy za trendami rynkowymi. Jako firma również idziemy w rozwiązania typu RPA, które wesprą naszych pracowników w ich codziennej pracy, pozwalając im skupić się na bardziej kreatywnych czynnościach, na kontakcie z klientem czy przewoźnikiem. Wdrożyliśmy również zautomatyzowane rozwiązania w naszych magazynach, uruchomiliśmy portal klienta, który pozwolił uprościć i przyspieszyć wiele procesów w komunikacji z naszymi klientami. Powyżej wymienione przykłady wprowadzonych zmian w obszarze robotyzacji i cyfryzacji są dla nas strategicznymi inicjatywami i fundamentem do dalszego rozwoju w przyszłości.

Michał Simkowski: Jeśli chodzi o system CMR, to nie widzę problemu, by doświadczenia, jakie regulator ma po wdrożeniu systemu SENT, przetransponować na uruchomienie systemu wiadozności transportu.

Maciej Wroński: Problem z wdrożeniem eCMR widzę przede wszystkim w braku odpowiedniej woli politycznej, aby podjąć i następnie zakończyć prace nad tym tematem. W rozmowach z urzędnikami deklarują oni zainteresowanie eCMR, uczestniczą też w konferencjach i spotkaniach po-

święconych elektronicznym dokumentom, tylko że niewiele z tego wszystkiego wynika. Zresztą jako branża mamy bardzo negatywne doświadczenia z działaniami administracji w obszarze cyfryzacji. Przykładem jest niewłaściwie działający system e-TOLL lub wprowadzony w kwietniu system teleinformatyczny, który rzekomo miał ułatwić wydawanie dokumentów wymaganych od zawodowych kierowców, a także nadzór nad ich szkoleniem. W efekcie od dwóch miesięcy mamy paraliż ośrodków szkolenia i brak możliwości przedłużenia uprawnień do kierowania pojazdami kierowców, którym się one kończą.

Tomasz Pyka: Inspiracją do działań były też start-upy, które oferują gotowe rozwiązania od zaraz. Przykładowo, postawiliśmy już jakiś czas temu na chatbota, który odpowiada na częste pytania naszych klientów, niewymagające indywidualnego kontaktu z pracownikiem. 99 proc. z tych pytań to: gdzie, kiedy, za ile. Nie znaczy to więc, że rezygnujemy z bezpośrednich relacji. Zawsze jest możliwość połączenia z konsultantem. Ważne jest jednak wytłumaczenie klientom, dlaczego weszliśmy w cyfrową obsługę. Nie jest to przejaw dyskryminacji względem innych, ale kolejna opcja wyboru i dodatkowa korzyść, np. dostęp do informacji przez całą dobę.

Nowoczesne technologie sprawiają, że współpraca z operatorem logistycznym jest prostsza. Mam na myśli wdrożoną przez DB Schenker platformę Connect 4.0, która pozwala na szybkie zlecenie przesyłki i automatyczną wycenę. To przykład wygodnego rozwiązania z sektora B2C zastosowany w logistyce B2B. Dokonujemy też zmian w obszarze logistyki kontraktowej. Uważam, że tu jest bardzo duże pole do popisu. Pojawiają się drony do inwentaryzacji, automatyzacja procesu przygotowywania przesyłek wysyłanych do klientów, mobilne regały.

Michał Simkowski: My też stawiamy na chatbota, ale w innym obszarze. Uważam, że trzeba sobie zadać pytanie, dlaczego klienci dzwonią i jakich oczekują informacji. Jak dostaną potrzebne odpowiedzi w sposób zdigitalizowany na maila lub SMS-em, to nie będą mieli potrzeby kontaktu bezpośredniego. Ważna jest więc wysoka jakość obsługi. Musimy dbać o każdego klienta, ale i dostawcę czy przewoźnika, bo to gwarancja naszego przetrwania. By nasz biznes istniał w przyszłości.

©© Not. PO

Partnerzy debaty:

DACHSER
Intelligent Logistics



SCHENKER



HEGELMANN
POLAND

Raben

RÖHLIG

SUUS
LOGISTICS



Zmiana za zmianą

PRAWO Branża transportowa nie otrzęsła się jeszcze po wejściu w życie postanowień Pakietu Mobilności, a już musi mierzyć się z kolejnymi zmianami i wyzwaniem związanymi z unijną reformą sektora

Patrycja Otto
patrycja.otto@infor.pl

Od początku roku branża transportowa zwiększyła zaległości wobec kontrahentów i banków o 16 proc. Tym samym wynoszą one już 2,48 mld zł – wynika z danych Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor i bazy informacji kredytowych BIK. Wzrosła też liczba niesolidnych płatników – z 33 tys. do 36 tys. Jak tłumaczy Sławomir Grzelczak, prezes BIG InfoMonitor, konflikt zbrojny w Ukrainie pogarsza położenie firm transportowych związanych szczególnie z rynkiem wschodnim. Utrata kierowców z Ukrainy szkodzi już jednak wszystkim,

podobnie jak galopujący wzrost cen paliw. Do tego dochodzą kolejne przepisy Pakietu Mobilności, które od lutego zobowiązują m.in. do innego podejścia do wynagrodzeń kierowców. Dlatego opóźnienia w płatnościach to problem, z którym mierzą się wszyscy przedsiębiorcy, niezależnie od tego, ile osób zatrudniają. Najwyższe kwoty zaległości mają firmy transportowe działające na Mazowszu, Śląsku i w Wielkopolsce – kolejno prawie 468 mln zł, 451 mln zł i 263 mln zł. W tych województwach jest również najwięcej dłużników z branży. Za to średnia zaległość na firmę jest najwyższa na Śląsku – 101 409

tys. zł. Znacznie powyżej średniej dla kraju wypadają też zaległości firm w województwie łódzkim. Tu wynoszą prawie 78 tys. zł.

Obowiązek licencji

Zdaniem ekspertów to nie koniec kłopotów. W połowie maja weszły kolejne nowe przepisy dla przewoźników, które mogą spowodować dalsze reperkusje oraz wpływ na już nadszarpnięte budżety firm. Po pierwsze, mowa o obowiązku posiadania licencji na przewóz drogowy dla pojazdów już od 2,5 tony DMC.

– Przewoźnicy muszą posiadać licencję wspólnotową, aby prowadzić transport międzynarodowy. Jeśli nie spełnią wymogów, zapłacą

karę w wysokości 12 tys. zł. Odmowa przeprowadzenia kontroli lub jej uniemożliwienie nie rozwiązuje problemu, gdyż przedsiębiorca będzie ukarany dokładnie taką samą kwotą – zauważa Magdalena Szaroleta, dyrektor sprzedaży w Raben Transport.

Choć zdaniem ekspertów segment ten wymagał od dawna uregulowania na poziomie europejskim – głównie ze względu na bezpieczeństwo drogowe oraz zachowanie zasad uczciwej konkurencji, zarówno między samymi przedsiębiorcami wykonującymi przewozy za pomocą tzw. busów, jak i wobec przewoźników wykorzystujących do przewozów

cięższe pojazdy – o tyle wątpliwości budzi sposób wdrożenia nowych zapisów. Zdaniem Macieja Wrońskiego, prezesa Transport i Logistyka Polska, pojawia się pytanie, czy są optymalne dla tego segmentu rynku przewozowego.

– Wątpię też, czy europejskie służby kontrolne będą w stanie efektywnie skontrolować takie przewozy. A to właśnie od tej kontroli zależy realny wpływ nowych zasad na rynek – dodaje i wskazuje, że również sposób wdrożenia unijnych przepisów w Polsce może być przykładem, jak nie należy tego robić. Zbyt późne przyjęcie krajowych przepisów, nieskorzystanie z ułatwień, jakie

daje Pakiet Mobilności osobom zarządzającym przewozami wykonywanymi busami od ponad 10 lat, przypisanie kompetencji w zakresie wydawania licencji dla przewoźników wykorzystujących busy wyłącznie jednemu centralnemu organowi administracji – to wszystko spowodowało, że wiele firm nie było w stanie uzyskać wymaganych dokumentów transportowych dla legalnego wykonywania pracy przewozowej w wymaganym terminie.

– Po raz kolejny narażono przewoźników na nie miłe niespodzianki związane z przedłużającymi się terminami wydawania zezwoleń – potwierdza Kin-



PREZENTACJA. TRANSPORT

CPK wprowadzi Polskę do pierwszej ligi przewozów cargo



Nasz kraj obsługuje obecnie mniej niż 1 proc. europejskiego cargo lotniczego. Z prognoz Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych IATA wynika, że Port Solidarność w krótkim czasie może zdobyć nawet 20 proc. udziału w rynku w tej części kontynentu.

Polska obecnie nie wykorzystuje ogromnego potencjału, który tkwi w przewozach towarów na pokładzie samolotów. Aż 62 proc. cargo lotniczego z Europy Środkowo-Wschodniej, czyli ok. 1,8 mln ton rocznie, jest wywożone ciężarówkami do lotnisk w Europie Zachodniej, np. do hubów w Niemczech. Prognozy IATA jasno pokazują, że po uruchomieniu Centralnego Portu Komunikacyjnego uda się szybko zdobyć jedną piątą udziałów w przewozach towarów drogą lotniczą w tej części kontynentu. Według przewidywań w 2030 r. na nowym lotnisku przeładowanych zostanie 0,5 mln ton towarów. Pięć lat później ta wartość się podwoi, a w 2060 r. osiągnie poziom 1,75 mln ton. Spółka CPK zamierza wykorzystać tę szansę i zapowiada, że obsługa cargo będzie bardzo istotnym uzupełnieniem podstawowej działalności lotniska, czyli przewozu pasażerów. Żeby jednak przewozy w tej skali były możliwe, konieczne są zmiany prawne.

– Chodzi o zmiany w przepisach podatkowych i celnych, które powinny być korzystniejsze dla importerów. Potrzebne są także ułatwienia dla przewoźników i eksporterów, np. poprzez rozpowszechnienie tzw. statusu znanego nadawcy. Przydałaby się także promocja Polski na arenie logistyki międzynarodowej – mówi Konrad Majczyk, rzecznik spółki CPK. Tak, jak na wielu innych lotniskach na świecie, większość ładunków trafi do nowego portu pod pokładami samolotów pasażerskich, czyli jako tzw. belly cargo. Linie lotnicze rezerwują na to specjalną przestrzeń. Port Solidarność będzie przyjmował także samoloty frachtowe (tzw. all cargo), które przeznaczone są wyłącznie dla przewozu towarów. To jednak mniejsza część rynku.

Optymistyczne prognozy dotyczące cargo w CPK będą dodatkowym czynnikiem wpływającym na rentowność inwestycji. Atutem nowego lotniska będzie również brak ograniczeń operacji lotniczych w nocy. Ta przeszkoda występuje teraz na Lotnisku Chopina. Władze spółki przyznają, że niewykorzystany potencjał lotniczego cargo w Polsce i boom na przewozy towarów drogą lotniczą, który napędza m.in.



pandemia COVID-19, jest szansą, którą należy uwzględnić i wykorzystać.

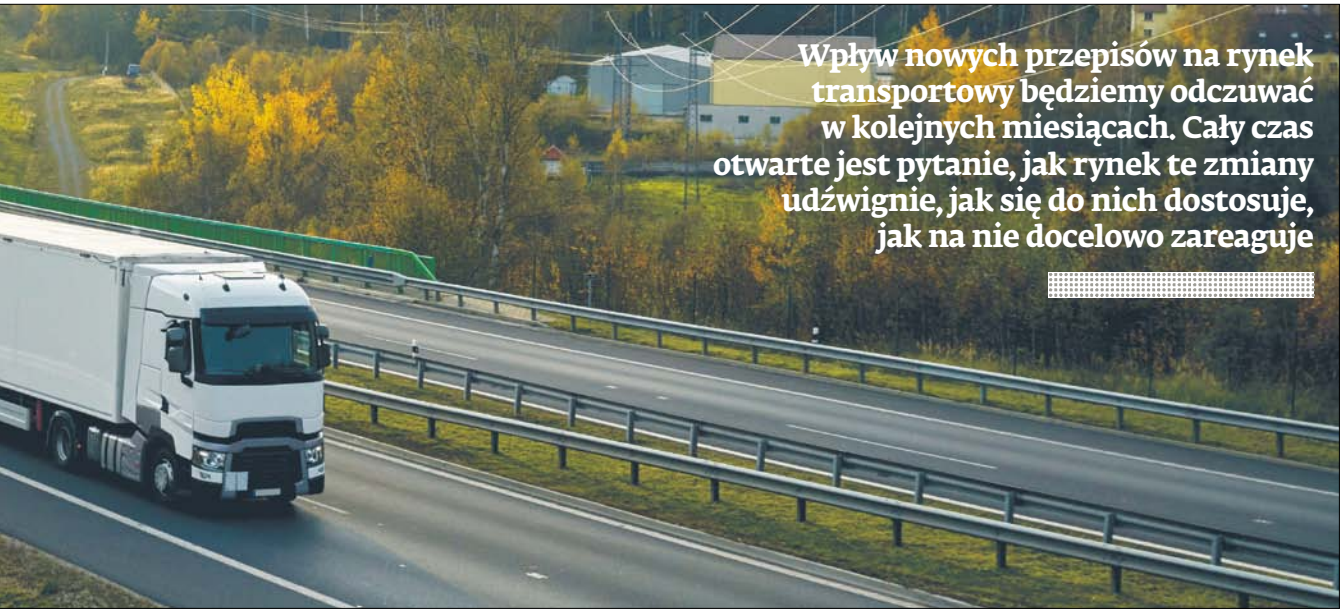
Dużą rolę obsługi ruchu cargo podkreśla także doradca strategiczny CPK, spółka zarządzająca lotniskiem Seul Incheon. To jeden z liderów w obsłudze towarowych przewozów lotniczych. W 2019 r., czyli przed pandemią, koreański port obsługiwał 2,8 mln ton ładunków i zajął pod tym względem piąte miejsce na świecie. Eksperti dodatkowo zwracają uwagę, że wprawdzie lotniczemu transportowi cargo pod względem wolumenu daleko do transportu morskiego, ale za to jest to wysokomarżowa część przewozów. Pod względem wartości przynosi jedną trzecią dochodów z całego transportu.

– Bazując m.in. na prognozach IATA dla Polski, w tym dla CPK, przygotowujemy analizę, która określi rozkład prognozowanego frachtu lotniczego, czyli jaka jego część będzie pochodziła z rynku polskiego, jaka – szerzej – z regionu Europy Środkowo-Wschodniej, a jaka z innych rynków. Zakładamy, że większość towarów importowanych i eksportowanych drogą lotniczą przez Port Solidarność będzie obsługiwana transportem drogowym – mówi Konrad Majczyk. – W odniesieniu do frachtu przeładowywanego na terenie lotniska (tzw. Core Cargo City), w pierwszym etapie inwestycji nie zakładamy jego obsługi transportem kolejowym. W dalszych etapach planujemy zapewnić możliwość obsługi frachtu kolejowego bezpośrednio w tzw. Cargo City (na terenie Aerotropolis). Tam ładunek

będzie mógł być przygotowany do dalszego transportu jako fracht lotniczy – dodaje.

W przypadku inwestycji takiej jak CPK, gdzie infrastrukturę planuje się od zera, całość – w tym część obsługującą przewozy towarów – można precyzyjnie zaprojektować. Po analizach spółka przedstawiła wariant inwestorski lotniska, który opisuje m.in. jego wielkość i układ przestrzenny. Port powstanie na obszarze 28 km kw. W części lotniskowej zaplanowano m.in. dwie równoległe drogi startowe o długości 3,8 km każda. Między nimi zostanie zbudowany terminal pasażerski, a pod nim podziemna stacja kolejowa (Stacja CPK). Część związaną z obsługą ruchu cargo, w tym m.in. magazyny, zaplanowano w zachodniej części lotniska. W tym rejonie, na głównej linii Warszawa – Łódź, przewidziano także przystanek kolejowy CPK Zachód, gdzie wysiadać będą m.in. pracownicy strefy towarowej.

Konrad Majczyk zwraca też uwagę, że CPK będzie zlokalizowany w obszarze swoistego zagłębia logistycznego w samym sercu Polski. Port Solidarność i jego okolice staną się znaczącym węzłem kolejowym dostosowanym również do obsługi pociągów towarowych (głównie intermodalnych). – Biorąc pod uwagę dodatkowo intensywny rozwój infrastruktury drogowej, można założyć, że obszar ten będzie nadal przyciągał kolejne inwestycje z branży logistycznej, co oznacza, że jeszcze bardziej zwiększy się popyt na transport towarowy – mówi rzecznik.



Wpływ nowych przepisów na rynek transportowy będziemy odczuwać w kolejnych miesiącach. Cały czas otwarte jest pytanie, jak rynek te zmiany udźwignie, jak się do nich dostosuje, jak na nie docelowo zareaguje

– zauważa Kinga Przytocka-Krupa. Wreszcie nastąpiło objęcie przewoźników pojazdów od 2,5 tony DMC przepisami wspólnych zasad w zakresie licencji i kabotażu. Zdaniem ekspertów przepisy o kabotażu jeszcze przez długi czas będą martwe.

– Nie wierzę w skuteczną kontrolę takich przewozów ze strony służb kontrolnych w większości państw członkowskich UE. Niemniej sporadyczne kontrole są możliwe, a zagrożenie karą wysokie. Łącznie z możliwością utraty dobrej reputacji, która jest warunkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i tym samym licencji wspólnotowej. Dlatego, pomimo bardzo niskiego prawdopodobieństwa kontroli, radziłbym przedsiębiorcom wykorzystującym busy nie lekceważyć tych przepisów – przestrzega Maciej Wroński.

Według Kingi Przytockiej-Krupy bardziej uważnie na aspekt ich przestrzegania powinni spojrzeć przewoźnicy, którzy do tej pory nie podlegali unijnym przepisom regulującym międzynarodowy rynek transportu towarów.

– Konsekwencje są nie tylko finansowe, ale także formalno-administracyjne – podkreśla.

W razie przypisania ujawnionych naruszeń

ga Przytocka-Krupa, dyrektor zarządzający spółką FF Fracht.

Magdalena Szaroleta przyznaje, że już teraz obserwuje się nasilenie kontroli na drogach, które weryfikują to zobowiązanie.

– Aby uzyskać na czas taką licencję, przewoźnicy z dużym wyprzedzeniem musieli złożyć odpowiedni wniosek w urzędzie; co więcej, nawet zgłoszenia z kwietnia zmusiły przewoźników do okresowych przestojów aut, gdyż czas oczekiwania znacznie się wydłużył – informuje.

Zabezpieczenie finansowe

Po drugie, od połowy maja obowiązuje też wymóg za-

bezpieczenia finansowego w wysokości 1,8 tys. euro na pierwszy pojazd i 900 euro na każdy kolejny.

– Wydaje mi się, że posiadanie zdolności finansowej przewoźnika do wywiązania się z finansowych zobowiązań do odpowiedniej kwoty nie powinno stanowić problemu. Polskie przepisy regulujące tę kwestię podchodzą do tematu bardzo elastycznie, zezwalając m.in. na wykupienie dodatkowych polis ubezpieczeniowych, które to potwierdzają zdolność finansową przewoźnika – tłumaczy Kinga Przytocka-Krupa.

Także według Macieja Wrońskiego nie powinno to być większym wy-

zwaniem. Ale tylko teoretycznie, bo w praktyce zbyt krótki okres od wejścia w życie polskich krajowych przepisów w tej sprawie spowodował problemy z przygotowaniem przez brokerów odpowiedniego produktu ubezpieczeniowego. – Takie mieliśmy w tej sprawie sygnały z rynku – podkreśla.

Poza tym jest to polisa OC zawodowego przewoźnika drogowego. W Polsce natomiast ponad 50 proc. firm transportowych realizujących przewozy towarowe funkcjonuje jako indywidualna działalność gospodarcza.

Przewoźnicy realizują ten obowiązek właśnie poprzez wykupienie polisy ubezpie-

czeniowej. To jednak oznacza dodatkowe koszty.

– W przypadku np. sześciu aut to wydatek około 1,2 tys. zł – wlicza Magdalena Szaroleta.

Rejestracja siedziby

Po trzecie, pojawił się obowiązek rejestracji siedziby firmy dla przedsiębiorstw, których działalność transportowa opiera się na pojazdach od 2,5 tony DMC. Jak zauważają eksperci, prowadzona zgodnie z zasadami rynkowymi, dobrze zorganizowana firma, nie powinna mieć problemu z jego wypełnieniem.

– Wszystko oczywiście zależy od wielkości taboru samych pojazdów oraz możliwości przewoźnika

SUBIEKTYWNIE

Rząd powinien zacząć pracować na rzecz gospodarki



MACIEJ WROŃSKI
prezes Związku Pracodawców Transport Logistyka Polska

Jak długo jeszcze rząd będzie zaniedbywał kurę znosząc złote jaja, jaką jest transport drogowy?

Transport drogowy przypomina balansowanie na linie. Zmienna koniunktura, cykliczne kryzysy rynkowe, bariery regulacyjne wprowadzane przez Unię Europejską lub państwa członkowskie, orzecznictwo sądowe tworzące działające wstecz normy, pandemia, zmienne i nieprzewidywalne kursy walutowe oraz skaczące ceny paliwa i brak pracowników – to tylko niektóre z wyzwań, z jakimi branża mierzy się od kilkunastu lat. Pomimo tego polskim przedsiębiorcom udało się w 2018 r.

zdobyć pierwsze miejsce na rynku europejskich przewozów drogowych. O ile wcześniej byliśmy już liderem w międzynarodowych przewozach drogowych, to od ponad trzech lat wykonujemy w Europie największą pracę przewozową liczoną jako sumę przewozów międzynarodowych i krajowych.

Branża transportu drogowego jest też ważną częścią polskiej gospodarki narodowej, co pokazuje raport SpotData „Transport drogowy w Polsce 2021+”, opracowany na zlecenie i we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Według raportu ma ona krytyczne znaczenie dla wytworzenia aż 51 proc. polskiego PKB, istotne znaczenie dla 24 proc., a umiarkowane jedynie dla 16 proc. Transport drogowy przewozi 82 proc. eksportu z Polski liczonego według jego wartości. Poprzez eksport usług (niezwiązane z terytorium naszego kraju przewozy typu cross-trade i kabotaż) generuje także nadwyżkę w bilansie płatniczym Polski w wysokości 8,7 mld euro, niemal tak dużą jak cała nadwyżka generowana przez handel towarami. Nie można zapominać o bezpośrednich korzyściach budżetu państwa. W formie podatków transport drogowy oddaje corocznie aż 16 mld zł.

Takich liczb pokazujących znaczenie branży jest w raporcie znacznie więcej, ale odnosimy wrażenie, że są one zbyt mało znane osobom odpowiedzialnym za polską gospodarkę, a w szczególności za transport. Od kilkunastu lat branża nie odnotowała jakiegokolwiek próby stworzenia przez administrację rządową bardziej przyjaznych warunków do działania. Nasi zachodni konkurenci otrzymują od swoich państw wsparcie finansowe przy wymianie floty na bardziej ekologiczną, systemy zwrot części akcyzy paliwowej, zerową stawkę opłat za przejazd po drogach publicznych pojazdów niskoemisyjnych, dopłaty do

szkoleń kierowców etc. Państwa zachodnie wprowadzają także krajowe prawo chroniące ich rynek przed zagraniczną konkurencją i podejmują skuteczne inicjatywy legislacyjne na poziomie UE mające na celu poprawę konkurencyjności swoich przewoźników.

Niestety w Polsce nie podejmuje się próbranżowych inicjatyw, a wszelkie postulaty lub wnioski organizacji reprezentujących przewoźników są przez rząd ignorowane lub zbywane za pomocą niewiarygodnych argumentów. Dla przykładu można wskazać wniosek TLP o ustanowienie stawki zerowej opłaty drogowej dla pojazdów zasilanych LNG i CNG.

Mało tego. Rząd nie prowadzi prac, które ze względu na postęp technologiczny lub zmiany w prawie unijnym i międzynarodowym umożliwiłyby utrzymanie konkurencyjności branży. Jako przykład można wskazać brak aktywności w zakresie: wdrożenia cyfryzacji w dokumentach przewozowych (e-CMR), zbadania zdolności polskiej sieci drogowej do ruchu pojazdów LHV (pojazdy długie lub ciężkie), a nawet w zakresie uruchomienia produkcji i wymiany kart do inteligentnych tachografów cyfrowych drugiej generacji, które powinny być wykorzystywane na dużą skalę już od sierpnia 2023 r.! Aktywność podejmowana jest dopiero wtedy, gdy Polsce grożą sankcje za niewdrożenie przepisów UE. Niestety od lat jest to robione na ostatnią chwilę, co generuje olbrzymie problemy dla przewoźników i ich pracowników. I wiąże się ze znacznymi stratami gospodarczymi.

Przykładem może być wdrożenie Pakietu mobilności, jedna z najważniejszych polskich ustaw została opublikowana po przeszło 18 miesiącach od opublikowania unijnych regulacji, na dwa dni przed datą wejścia ich w życie. Wywołało to olbrzymie problemy, jak konieczność zmiany systemu wynagradza-

nia dla 350 tys. kierowców dosłownie z dnia na dzień. Nikt nie chciał przyjąć do wiadomości, że wiąże się to z koniecznością wypowiedzenia umów o pracę, negocjacji z kierowcami i związkami zawodowymi, zmianami zakładowych regulaminów, koniecznością opracowania i wdrożenia kadrowych programów do rozliczania pracy etc. Na te problemy 14 miesięcy wcześniej wskazywały we wspólnym wystąpieniu organizacje branżowe zaniepokojone bezczynnością rządu.

Na dodatek Pakiet mobilności w zakresie rozwiązań, które powinny chronić polski rynek transportu przed nieuczciwą konkurencją z zagranicy, nie został wdrożony do dzisiaj! A z fakultatywnych rozwiązań łagodzących skutki tej regulacji nie przyjęto żadnego. Oczywiście w zachodnich państwach UE tamtejsze rządy nie wykazywały się aż taką nadgorliwością i nasi konkurenci skorzystali z ułatwień możliwych do zastosowania na gruncie unijnego prawa, jak uznanie kompetencji zawodowych transportowych menedżerów zarządzających przewozami tzw. busów od ponad 10 lat. W Europie są oni zwolnieni od egzaminów i innych formalności. W Polsce muszą udowodnić swoją wiedzę i doświadczenie przed komisją, której członkowie posiadają znikome kompetencje w tym zakresie.

Wobec kumulacji niekorzystnych dla branży zdarzeń nadszedł czas, aby rząd i jego pracownicy zaczęli pracować na rzecz gospodarki, naprawiając wieloletnie zaniedbania, usuwając stworzone przez siebie bariery i wspierając lidera europejskiej i polskiej gospodarki, jaką jest branża transportu drogowego. Jeśli jednak będą się nad tym zbyt długo zastanawiać, to skutki ich inercji będą opłakane dla sektora TSL, dla całej gospodarki narodowej oraz dla społeczeństwa.

Materiał powstał przy współpracy z TLP

Wojna wymusza tworzenie nowych

INFRASTRUKTURA Ukraińcy chcą eksportować swoje towary – w tym przede wszystkim zboże – korytarzami transportowymi przez Polskę. To może być szansa dla nas, ale trzeba się uporać z usunięciem wielu wąskich gardeł

Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

Po zablokowaniu ukraińskich portów morskich na Morzu Azowskim czy na Morzu Czarnym świat stanął przed widmem głodu. Zaatakowany sąsiad Polski był ogromnym dostawcą zboża – zwłaszcza do Afryki. Ukraina produkowała 12 proc. pszenicy, 15 proc. kukurydzy i prawie połowę oleju słonecznikowego. Towary te wyruszały przede wszystkim drogą morską. Teraz trzeba szukać tras alternatywnych. Jednymi z najważniejszych korytarzy zastępczych są te przebiegające przez Polskę. Po wprowadzeniu sankcji na Rosję i przerwaniu w dużej części przewozów na nowym jedwabnym szlaku utworzenie nowych tras transportowych byłoby szansą także dla naszego kraju. Po pierwsze, dla firm, które wożą towa-

ry kolejną. W przypadku zboża transport na torach jest bowiem najbardziej wydajny. To może być też szansa dla polskich portów na Bałtyku, skąd ukraińskie towary mogą dalej wyruszać w świat drogą morską. – W swoich portach Ukraińcy przeładowali ponad 150 mln ton towarów rocznie. Z tego ok. 50 mln ton to było zboże. Nowe trasy transportowe są dla nas większą szansą niż nowy jedwabny szlak – stwierdził Adam Kłos, dyrektor handlowy w zarządzie Morskiego Portu Gdańsk w czasie ubiegłotygodniowej debaty o nowych korytarzach transportowych, którą zorganizowała fundacja Pro Kolej. Do Gdańska, a także do innych naszych portów docierają już transporty z Ukrainy – ze zbożem, wyrobami stalowymi czy z rudą.

Niestety, szybko okazało się, że możliwości korytarzy transportowych przebiegających przez Polskę są ograniczone. Minister rolnictwa Henryk Kowalczyk zaznaczył, że codziennie z Ukrainy do Polski może wjechać ok. 150 wagonów ze zbożem. – Potrzeby są pięć, sześć razy większe – przyznał. Problemem są wąskie gardła na granicy polsko-ukraińskiej i różny rozstaw szyn w obu krajach. Na siedem kolejowych przejść granicznych z Ukrainą ruch towarowy odbywa się w czterech. W trzech miejscach tory są nieprzejezdne lub nawet rozzebrane. To dwa przejścia na Podkarpaciu (Krościenko i Przemyśl-Malhowice) oraz jedno na Lubelszczyźnie, koło Rawy Ruskiej. Przez ostatnie lata infrastruktura kolejowa na styku obu krajów było mocno zaniedbana. Z roku na rok przewozy towarowe i pasażerskie malały. Do tego przed wybuchem wojny na terenie Ukrainy doszło do dużego sporu transportowego między obydwojoma krajami. Przez ponad dwa miesiące nasz wschodni sąsiad blokował tranzyt towarów kolejną m.in. z Chin do Polski, co m.in. mocno uderzyło w naszą



państwową spółkę z grupy PKP. Chodzi o operatora szerokotorowej linii LHS, która bez konieczności zmiany wagonów czy wózków pozwalała sprawnie przewieźć

kontenery z Państwa Środka do położonego kilkanaście kilometrów od Katowic terminalu przeładunkowego w Sławkowie. To jedyny taki tor z ukraińskim rozstawem

szyn, który prowadzi tak daleko w głąb polskiego terytorium. Ukraińcy zablokowali trasę pod pretekstem konieczności remontów po swojej stronie. Jednak nie-

PREZENTACJA

Partner



Przez Europę i siedem mórz: DB Schenker rozwija swój produkt drobnicowy

Firma oferuje m.in. połączenia drobnicy morskiej w pełni zintegrowane z siecią lądową, w 100 proc. bezemisyjny transport oceaniczny oraz interaktywny system śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym i przejrzyste raporty online

Rynek jest trudny. Dlatego DB Schenker reaguje na jego potrzeby elastyczną ofertą. LCL system to nowy wymiar produktu drobnicowego w transporcie morskim połączonym z dostawami na lądzie, do tego ubezpieczenie, odprawa celna i certyfikat obsługi towarów niebezpiecznych. Lokalni przedstawiciele DB Schenker w zamorskich portach zadbają o transport priorytetowy w przypadku wąskich gardeł czy na żądanie zorganizują opóźniony załadunek.

Kompleksowa obsługa od drzwi do drzwi

Towary transportowane są od drzwi do drzwi z wykorzystaniem najbardziej rozwiniętej sieci logistycznej na świecie. To ponad 8200 frachtowych połączeń drobnicowych dziennie, dostęp do wspólnego portfela produktów w całej Europie – także do opcji premium z gwarantowanym czasem realizacji. Decydując się na transport morski LCL, np. import drobnicy z Chin, klienci nie muszą zamawiać całego kontenera. Mogą sprowadzać lub wysyłać towar częściami, mniejszymi partiami, w zależności od potrzeb. Gęstość i regularność połączeń w sieci DB Schenker zapewnia stałą obecność towarów na docelowych rynkach lub liniach produkcyjnych. To także efektywność finansowa – bez kosztów magazynowania i zapasów. Podobnie jak w przypadku całej oferty DB Schenker, LCL system obejmuje również wiele usług o wartości dodanej, takich jak pick&pack, regularne kontrole jakości, staranna segregacja ładunków, etykietowanie, montaż, komplectowanie i dostosowywanie produktów, przewóz odzieży na wieszakach, przepakowywanie oraz dystrybucja sprowadzonych towarów.

Connect 4 Ocean i przejrzyste raporty

Korzystając z intuicyjnej platformy Connect 4 Ocean, transport przesyłek mogą w łatwy sposób zlecić nawet małe firmy, otrzymując od razu dostęp do wielu opcji w ofercie i globalnego zasięgu.



Aplikacja umożliwia natychmiastowe uzyskanie wyceny dla importowanych lub eksportowanych towarów. Kompleksowy system śledzenia (advanced tracking) sprawia, że klienci mogą w każdej chwili przeanalizować realny czas transportu. System raportowania obejmuje intuicyjne wizualizacje wyświetlane według zadanych kryteriów. Wskaźniki KPI, dotyczące efektywności dostaw, można przeglądać za pomocą elastycznej graficznej wizualizacji lub zestawów danych, które zapewniają wieloaspektową analizę procesu. – Korzystając z LCL system, można być naprawdę spokojnym o swoją przesyłkę – rozwiązanie zapewnia kompleksową obsługę i wyznacza najwyższy standard monitorowania dostaw oceanicznych w branży. Klient zyskuje możliwość widoczności w czasie rzeczywistym na całej rozpiętości łańcucha dostaw, może skutecznie zarządzać wskaźnikami KPI, dzięki przejrzystości danych. Szczegółowe informacje na temat każdego aspektu pozwalają uzyskać głębszy wgląd

w sytuację – mówi Piotr Kozłowski, Vice President Ocean Freight NEE DB Schenker.

Bezemisyjny transport na oceanach

Dzięki współpracy z armatorem CMA CMG przesyłki na odcinku oceanicznym można realizować bezemisyjnie. Umowa na zakup przez DB Schenker 2500 ton biopaliwa zredukuje emisję CO₂ łącznie o 7000 t. Klienci, którzy zamówią tę usługę, mają możliwość uzyskania certyfikatu ekologicznego transportu zleconych przesyłek. DB Schenker zapowiada, że liczba 2500 t zamówionego biopaliwa będzie rosła wraz z zapotrzebowaniem na to rozwiązanie. – Podobnie jak we frachcie lotniczym, jesteśmy pierwszą firmą logistyczną, która oferuje w 100 proc. bezemisyjny transport oceaniczny oparty na biopaliwie. Klienci, zamawiając tę usługę, będą mogli zredukować swój ślad węglowy – dodaje Piotr Kozłowski.

korytarzy transportowych



FOT. SHUTTERSTOCK

oficjalnym powodem zatrzymania kolejowego tranzytu był toczący się od dłuższego czasu spór w sprawie liczby zezwoleń dla samochodów ciężarowych z Ukrainy, któ-

re przejeżdżały przez nasz kraj na zachód Europy. Konflikt rozpoczął się w 2018 r., gdy Warszawa obniżyła limit dla Ukrainy z 200 tys. do 130 tys., a po protestach

Kijowa do 160 tys. zezwoleń rocznie. Argumentowała to m.in. dysproporcją między liczbą wykorzystanych limitów po polskiej i ukraińskiej stronie, korkami na granicy i korupcją w rozdzielaniu zezwoleń między konkretnych przewoźników. Od kilku lat Ukraińcy starali się o powrót do poprzedniego limitu, bo jak twierdzili, niższa liczba zezwoleń ograniczała możliwości rozwoju handlu zagranicznego i mocno zmniejsza przychody ukraińskich firm. Spór udało się rozwiązać na początku lutego, po zaangażowaniu otoczenia prezydentów obu krajów.

Teraz łączą nas przyjacielskie stosunki, ale wieloletnich zapóźnień infrastrukturalnych nie da się zniwelować z dnia na dzień. Oprócz braku przejezdności niektórych granicznych odcinków problemem jest mała liczba terminali przeładunkowych na granicach.

Niedawno minister infrastruktury Andrzej Adamczyk wspólnie ze swoim odpowiednikiem na Ukrainie zapowiedzieli rozwinięcie granicznych korytarzy transportowych. Resort liczy m.in. na znacznie efektywniejsze wykorzystanie szerokotorowej linii LHS, przy którym powinny po-

wstać nowe punkty przeładunku towarów. Minister Adamczyk przyznaje także, że trzeba poprawić przepustowość terminalu przeładunkowego na granicy w Medyce koło Przemyśla. Przebudowy infrastruktury kolejowej nie da się jednak wykonać szybko.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe na razie prowadzi roboty w rejonie dwóch przejść granicznych z Ukrainą. W marcu zaczęły się np. prace budowlane, które mają zapewnić lepszą obsługę terminali przeładunkowych w rejonie przejścia Medyka – Mościska. Przebudowa torów i rozjazdów ma tam m.in. zwiększyć przepustowość torów i usprawnić przeładunek. Zakończenie prac przewidziane jest na wrzesień 2023 r. Także w marcu spółka PKP PLK zaczęła prace na stacji towarowej w Werchracie niedaleko przejścia Hrebenne – Rawa Rуска. Wyremontowany ma być tam zarówno szeroki, jak i normalny tor. Tędy do Polski wjeżdża m.in. glina do wyrobów ceramicznych, a także potrzebne na budowę kruszywa. Jednak przy skali potrzeb te inwestycje są względnie nieduże.

Jak przyznają przewoźnicy, innym problemem są

przewlekłe procedury graniczne m.in. kontrole fitosanitarne przewożonego zboża. – Ta odprawa trwa bardzo długo. Przez to pociąg na granicy musi stać nawet kilka dni – mówił na debacie fundacji Pro Kolej Marek Staszek, prezes DB Cargo Polska.

W ostatnich tygodniach udało się nieco przyspieszyć procedury kontrolne, ale według przewoźników konieczne jest większe zaangażowanie ze strony rządu, który powinien m.in. wymusić licznieszą obsadę na granicy.

Marek Staszek przyznaje też, że mocno dają się we znaki braki infrastrukturalne. Zaznacza, że w ostatnich latach powstała znacznie lepsza infrastruktura przeładunkowa na granicy polsko-białoruskiej. Na przejściach z Ukrainą trzeba pilnie nadrobić zaległości. Przewoźnicy narzekają też na niedobory taboru do przewozu zboża. Ale próbują sobie jakoś radzić. DB Cargo do transportu ziarna adaptuje węglarki.

Widać też braki infrastrukturalne wewnątrz kraju. Pociągi czekają w długich kolejkach na rozładunek przed portem w Gdańsku. – Konieczna jest specu-

stawa, która pozwoli m.in. utwardzać place i stawiać lekkie hale namiotowe. Służyłby usprawnieniu przeładunku towarów na statki – stwierdziła Adam Kłos z zarządu gdańskiego portu.

Przy wąskich gardłach na kolei przewoźnicy próbują też przewozić towary z Ukrainy na ciężarówkach. W przypadku zbóż to jednak jest często jeszcze trudniejszy sposób transportu. Przez długotrwałe procedury kontrolne na granicach trzeba w tym wypadku spędzić jeszcze więcej czasu.

Wsparcie dla tworzenia alternatywnych szlaków transportowych zadeklarowała też Komisja Europejska, która chce wspierać plan o nazwie Solidarity Lanes (trasy solidarnościowe). Według ekspertów ze strony Brukseli przydałoby się jednak więcej konkretnych działań.

W przypadku transportu zboża trwają poszukiwania innych korytarzy. Jedną z ważniejszych alternatyw będzie też wykorzystanie portów rumuńskich na Morzu Czarnym. Stamtąd jest bliżej do największych dotychczasowych odbiorów ukraińskiej żywności, którymi są kraje Afryki czy Bliższego Wschodu. ©

PREZENTACJA

Sukces zależy od szybkiej reakcji

Pandemia, zamknięcia handlu, przerwy w produkcji na skutek braku komponentów czy pierwszy tak poważny konflikt zbrojny w Europie od czasów II wojny światowej to wydarzenia, z którymi musi mierzyć się świat logistyki już od dwóch lat. Jak na razie skutecznie – mówi Paweł Golec, dyrektor operacyjny w Geis PL.



Każdy kryzys stwarza nowe możliwości i daje pole do rozwoju w przestrzeniach, których wcześniej nie brało się pod uwagę. Czy przez pandemię branża logistyczna jeszcze intensywniej się rozwijała?

Daleki jestem od takiego stwierdzenia. Nie wiemy przecież, jak wyglądałaby sytuacja w gospodarce i tym samym wśród firm TSL, gdyby nie ograniczenia w prowadzeniu niektórych sektorów biznesu. Trzeba wiedzieć, że mniejszy zakres działalności danej branży zawsze będzie się odbijał na transporcie. Oczywiście jest też druga strona medalu. Pandemia spowodowała jeszcze większy wzrost zakupów online, które firmy TSL mogły obsługiwać.

A firma Geis?

Musielismy się dostosować do nowych warunków prowadzenia biznesu, w związku z czym ponieśliśmy znaczne nakłady, żeby zapewnić bezpieczeństwo naszym pracownikom oraz klientom. Uważam, że finalnie wyszliśmy z tego trudnego czasu jeszcze mocniejsi jako organizacja. Od początku swojego istnienia w Polsce rok do roku notujemy kilkudziesięcioprocentowe wzrosty wolumenu. Nie inaczej było też w ostatnich dwóch latach. Czy zatem pandemia spowodowała jeszcze większy rozwój naszej firmy? Myślę, że nie. Bez pandemii Geis również notowałby znaczny progres poprzez rozwój współpracy z przedsiębiorstwami, które swoją działalność musiały ograniczyć. Czy sytuacja w Ukrainie mocno wpłynęła na działanie firmy i operacje biznesowe?

Firma Geis, oprócz prowadzenia działalności w krajach, w których posiada swoje oddziały, realizuje dostawy towarów na terenie praktycznie całego świata. Dlatego zostaliśmy zmuszeni do zawieszenia serwisu drobnicowego i całopojazdowego w kierunku Ukrainy, Rosji i Białorusi.

Drugi skutek mający o wiele większe znaczenie to zdecydowana zmiana nastrojów w gospodarce: zmniejszenie aktywności gospodarczej, zmniejszony popyt ze względu na niepewność jutra. Z finansowego punktu widzenia wojna ma bezpośredni wpływ na inflację. Wzrostu cen doświadczamy wszyscy. Paliwo, które w kosztach branży TSL ma bardzo duże znaczenie, jest rekordowo drogie, co także wymusiło na naszej organizacji wprowadzenie wielu zmian.

Jakich?

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych podwykonawców, zmieniliśmy model rozliczenia na taki, dzięki któremu wysokość wynagrodzenia jest w pewnym stopniu uzależniona od nakładów poniesionych na paliwo.

A czy zaszły zmiany w strategii rozwoju?

Od lat skupiamy się też przede wszystkim na usługach w tych krajach, w których mamy rozwiniętą sieć oddziałów własnych, czyli przede wszystkim Niemcy, Słowacja, Czechy i Polska. W żadnym wypadku nie zamykamy się na inne kierunki, ponieważ oferujemy naszym klientom dostawy towarów praktycznie na całym świecie.

Wróć do cen paliw. Czy można oszacować, w jakim stopniu przyczynią się do wzrostu kosztów i na co powinni się przygotować w związku z tym klienci oraz firmy logistyczne?

Myślę, że nikt nie odważy się prognozować, z jakimi cenami będziemy mieli do czynienia chociażby w perspektywie kilku miesięcy. Jeszcze pół roku temu nikt nie sądził, że paliwo będzie kosztować prawie 8 zł, mimo obniżonej stawki VAT. Koszt paliwa ma wpływ na ceny praktycznie wszystkich produktów i usług, ponieważ transport jest w mniejszym lub większym stopniu obecny w większości sektorów gospodarki. Myślę, że powinniśmy się przygotować na kolejne wzrosty cen. Paliwo i energia będą coraz droższe, będzie miało to bezpośredni wpływ na wyższe ceny finalnych produktów i usług. Bez wątpienia dużo zależy od sytuacji w Ukrainie, im szybciej wojna się skończy, tym szybciej poziom cen się ustabilizuje – podkreślam, nie spadnie.

A jaki wpływ na koszty będzie miał nasilający się rozwój ekologiczności?

Staramy się promować ekologiczne rozwiązania, chociażby poprzez wykorzystanie nowoczesnej floty transportowej, która emituje mniej szkodliwego CO₂. W obecnych cza-

sach nie jest łatwo zaspokoić wymagania konsumentów i zapewnić nieograniczony dostęp do usług transportowych przy jednoczesnej selekcji floty transportowej. Nie zawsze bycie eko musi jednak wiązać się ze zwiększonymi nakładami finansowymi. Nowsza flota samochodowa powinna spalać mniej drogiego obecnie paliwa. Dodatkowo ograniczenie papierowych dokumentów transportowych, oprócz pozytywnego wpływu na środowisko, ma także bezpośredni wpływ na zmniejszenie kosztów.

Jaka przyszłość czeka branżę TSL?

Najbliższy czas nie będzie łatwy, ale w logistyce/transportie rzadko kiedy są spokojne dni. Jak już wspomniałem, w operacjach logistyczno-transportowych przyzwyczailiśmy się do ciągłych zmian, na które zmuszeni jesteśmy szybko reagować, dostosowywać się do nowych realiów. Zwiększony popyt na usługi transportowe jest w naszej perspektywie pozytywnym zjawiskiem, jednak podaż usług jest niestety ograniczana przez deficyt kierowców. Nasi podwykonawcy coraz częściej borykają się z problemem braku rąk do pracy, często dochodzi do sytuacji, że dysponują środkiem transportu, ale niestety nie ma kto auta poprowadzić. Duża część kierowców pochodziła z Ukrainy i na ten moment nie możemy liczyć na ich wsparcie, inni dzięki tzw. pakietowi mobilności mają łatwiejszy dostęp do rynków zagranicznych i tam świadczą swoje usługi. Rzeczywiście najbliższe miesiące, a może i lata nie będą łatwe, ale dla nas będzie to kolejne wyzwanie, któremu bez wątpienia stawimy czoła.

Co najbardziej pomógłby w rozwiązaniu bieżących problemów transportowych?

Przydałaby się stabilizacja z punktu widzenia geopolitycznego, a także stabilizacja w przepisach – nie tylko transportowych, ale wszystkich, które mają wpływ na prowadzenie biznesu. Im mniej nieoczekiwanych bodźców zewnętrznych dla każdej firmy, tym łatwiej realizować długoterminowe plany rozwoju. Dzięki zachowanej równowadze w gospodarce i legislacji przedsiębiorstwa mogą skupiać się na realizacji własnych celów, pracować nad rozwojem, a nie jak w ostatnich latach reagować na pandemię, lockdowny, Polski Ład czy lawinowe wzrosty cen.

Jakie plany na przyszłość ma Geis?

Przewiduje dalszy rozwój. Od początku funkcjonowania firmy w Polsce notujemy kilkudziesięcioprocentowe wzrosty ilości dostarczanych przesyłek i wierzę, że w kolejnych latach będzie podobnie. Mamy jeszcze wiele do zrobienia. pao

Partner



Global Logistics

Do CPK dojadą też pociągi towarowe

KOLEJ Nowe linie kolejowe szykowane przez spółkę CPK mają służyć nie tylko do transportu pasażerów, lecz także towarów. Jednocześnie inwestycje pozwolą uwolnić miejsce do przewozów po istniejących już trasach

Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

Przepustowość polskiej sieci kolejowej dla przewozów towarowych jest dość niska. Potwierdzeniem jest średnia prędkość handlowa takich składów, która w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie ok. 25 km/h. To znacznie poniżej średniej europejskiej, która wynosi ok. 45 km/h. W efekcie kolei trudno konkurować z ciężarówkami. Do niskiej prędkości oprócz istniejących od lat ograniczeń infrastrukturalnych przyczynia się prowadzony teraz duży program modernizacji polskiej sieci kolejowej. Na czas remontu zamkniętych jest wiele odcinków torów. Ireneusz Merchel, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, dwa lata temu zapowiadał podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach, że do końca 2023 r. średnia prędkość składów towarowych powinna być zwiększona do 35–40 km/h. Z powodu opóźnień przy wielu inwestycjach spełnienie tej obietnicy może jednak przesunąć się w czasie. To wszystko prowadzi zaś do stałego zmniejszania się udziału kolei w ogólnym transporcie towarów.

Linie mieszane
Zakończenie realizacji kolejnych inwestycji zapisanych w Krajowym Programie Kolejowym powinno poprawić sytuację. Jednak większy skok przyniosłaby realizacja nowych tras kolejowych. Spółka Centralny Port Komunikacyjny przekonuje, że szykowana przez nią sieć linii kolejowych znacznie usprawni też przewozy towarowe. Po pierwsze założenie jest takie, że na większości planowanych tzw. szprych prowadzących w stronę nowego lotniska dopuszczone mają być lekkie, szybkie przewozy towarowe, głównie kontenerowe. Linie kolejowe będą więc miały charakter mieszany, pasażersko-towarowy. Jedynie wybrane odcinki mają być przeznaczone wyłącznie do ruchu pasażerskiego. Chodzi tu przede wszystkim o dużą część szykowanego „igrekę”, czyli nowej szybkiej linii z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania. Tylko dla składów pasażerskich ma być przeznaczony odcinek ze stolicy do Wielkopolski. Na tej trasie przewidziano gigantyczny ruch podróżnych, a to kłóciłoby się z przewozami cargo. Dodatkowo ruchu towarowego nie przewiduje się tam, gdzie spodziewany jest bardzo niskie zapotrzebowanie na tego typu przewozy. Składów z ładunkami nie zobaczymy także na odcinkach,

w których przypadku koszty przystosowania do ruchu towarowego przewyższyłyby oczekiwane korzyści. Chodzi np. o przebieg tras w trudniejszym terenie. Ruch towarowy, zwłaszcza kontenerowy, będzie mógł za to korzystać z wielu głównych nowych linii, np. szybkiej trasy z CPK przez Płock, Włocławek do Gdańska, trasy z Ostrołki przy Łomży do Giżycka czy odnogi „igrekę” z Sieradza do Wrocławia. Założenie jest takie, że składy z ładunkami będą wpuszczane w wolne „okienka” między pociągami pasażerskimi. Mają kursować z prędkością 100 km/h, a czas przejazdu 300-kilometrowego odcinka wyniesie między 3 godz. 30 min a 4 godz. 15 min. Utrzymanie odpowiedniej przepustowości w ruchu mieszanym będzie wymagało odpowiedniego zaprojektowania tych tras. Na stacjach trzeba będzie np. zaplanować odpowiednią liczbę dodatkowych torów, na których składy z ładunkami będą oczekiwali na przepuszczenie pociągów pasażerskich. Te ostatnie będą miały priorytet w ruchu. Przy nowych trasach przewidziano też możliwość budowy terminali intermodalnych, w których możliwy będzie przeładunek towarów z kolei na ciężarówkę.

Nowe trasy
Jednocześnie dzięki budowie nowych linii na istniejących trasach zostanie uwolniona przepustowość dla składów towarowych. Do tego celu będzie można wykorzystać w dużym stopniu np. korytarz kolejowy z Warszawy do Poznania, który jest częścią trasy tranzytowej z zachodu na wschód Europy. Duża część pociągów pasażerskich zostanie w tym przypadku przerzucona na nową trasę przez Łódź. Znacznie więcej składów towarowych także będzie mogło się zmieścić na prowadzącej w stronę portów na Bałtyku linii Warszawa – Gdańsk. Spółka CPK przygotowuje łącznie budowę 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i nowego lotniska. W sumie będzie to 30 zadań i prawie 2 tys. nowych linii kolejowych, które według bardzo ambitnych planów mają zostać zrealizowane do końca 2034 r. Jest jednak mało prawdopodobne, by wystarczyło pieniędzy na wszystkie inwestycje w tym czasie. Zwiększa że przedsięwzięcia mocno drożeją. Jeszcze dwa, trzy lata temu koszt całego programu budowy szprych

KONCEPCJA PROWADZENIA RUCHU PO LINIACH CPK



biegnących w stronę CPK wstępnie szacowano na ok. 100 mld zł. Teraz wiadomo już, że trzeba będzie znaleźć o wiele większe środki. Takie są wnioski po opracowaniu wstępnych projektów dla pierwszych odcinków. Cenę budowy szybkiej trasy Warszawa – Łódź jeszcze trzy lata temu szacowano na ok. 8 mld zł. Aktualna przewidywana wartość prac to przynajmniej 20 mld zł. Spółka CPK liczy w dużej mierze na środki unijne, zwłaszcza na program „Łącząc Europę”, z którego współfinansowana jest budowa kluczowych na kontynencie tras. **Bliskie decyzje**
Po wskazaniu najlepszego korytarza dla linii z Warszawy do Łodzi w najbliższych tygodniach ma być przedstawiony wariant inwestorski dla dalszej części „igrekę” – z Łodzi do Wrocławia. W opracowaniu są stu-

dia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STES) dla kolejnych odcinków. To m.in. przedłużenie linii Warszawa – Wrocław w stronę Czech. Chodzi dokładnie o odcinek z Żarowa przez Wałbrzych do granicy. Oprócz tego w przygotowaniu jest podobna dokumentacja dla fragmentów: Sieradz – Kalisz – Poznań (odnoga „igrekę” do stolicy Wielkopolski), Katowice – Ostrawa, Łętownia – Rzeszów (ma usprawnić wyjazd z Rzeszowa na północ, w stronę Warszawy i CPK), Trawniki – Zamość, Bełżec (skrót w drodze z Lublina na Zamojszczyznę), Ostrołęka – Łomża – Giżycko, CPK – Płock – Włocławek (pierwsza część północnej części Centralnej Magistrali Kolejowej, która docelowo ma prowadzić do Trójmiasta). – Celem wykonania STES jest m.in. opracowanie dla linii kolejowej specjalistycznej dokumentacji na potrzeby projektowe wraz ze wskazaniem

jej rekomendowanego przebiegu, czyli tzw. wariantu inwestorskiego, który wraz z dwoma wariantami alternatywnymi jest przedstawiany przez inwestora, czyli spółkę CPK, we wniosku o decyzję środowiskową do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ) – mówi Konrad Majczyk, rzecznik CPK. – Jest to etap poprzedzający uzyskanie decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę, a następnie realizacji. Etap STES służy również uszczegółowieniu założeń techniczno-ruchowych dla linii kolejowej i ich ustabilizowaniu – dodaje. W tym roku taka dokumentacja powinna być skończona dla 1,3 tys. km planowanych linii. To będzie w każdym przypadku podstawa do wystąpienia o decyzję środowiskową. Według harmonogramu CPK już w 2027 r. ma być gotowych 530 km nowych tras kolejowych, w tym m.in. nowa szybka trasa Warszawa – Łódź – Wrocław, a także jej przedłużenie do granicy z Czechami. Dotrzymanie tych terminów będzie bardzo trudne. Według ekspertów bardziej realnym terminem ukończenia pierwszej szybkiej trasy – ze stolicy na Dolny Śląsk – jest przełom tej

i kolejnej dekady. Wiele zależy od terminów wydania kluczowych dokumentów potrzebnych przed rozpoczęciem budowy – decyzji środowiskowej oraz decyzji lokalizacyjnej. Ich uzyskanie może nie być łatwe, bo w wielu miejscach przebieg tras wywołuje protesty lokalnej społeczności. A w takich przypadkach trzeba się liczyć z odwołaniami i koniecznością znalezienia mniej konfliktowych korytarzy. Innym wspomnianym już problemem może być brak wystarczających środków. Na pewno na wszystkie szykowane inwestycje nie starczy pieniędzy, bo spółka CPK o środki unijne będzie konkurować także ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, która w kolejnych latach zamierza kontynuować program modernizacji sieci kolejowej. W planach ma m.in. dokończenie trasy Rail Baltica, która ma usprawnić przewozy pasażerskie i towarowe w stronę Litwy, Łotwy i Estonii. PKP PLK sama też myśli o realizacji całkiem nowych odcinków. To np. trasa Podlże – Piekieleko w Małopolsce, czyli potrzebny skrót, który usprawni przejazd do Zakopanego, a także do Nowego Sącza i granicy ze Słowacją.

font. People Image Studio/Shutterstock

PREZENTACJA

Zarządzanie łańcuchem dostaw pod znakiem zrównoważonego rozwoju

Logistyka to kluczowy element prowadzenia biznesu, który może przyczynić się do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej i zwiększenia sprzedaży. Jednocześnie branża logistyczna odpowiada za ok. 10–11 proc. globalnej emisji CO₂.

W efekcie przygotowanego przez Unię Europejską pakietu legislacyjnego „Fit for 55” do 2030 r. ma zostać zredukowana emisja dwutlenku węgla co najmniej o 55 proc. netto. Nakłada to na przedsiębiorstwa konieczność zaangażowania się w proekologiczne inicjatywy.

Supply Change

Badanie przeprowadzone w 2020 r. wśród europejskich przedsiębiorstw wykazało, że dekarbonizacja logistyki pozwala na realizację kombinacji celów środowiskowych i handlowych. 60 proc. wyższej kadry kierowniczej szacuje, że połowa lub więcej środków mających służyć ograniczeniu emisji CO₂ przyczynia się również do obniżki kosztów. Przy odpowiednim podejściu trwały i zrównoważony łańcuch dostaw może być zwycięską propozycją zarówno dla przedsiębiorstw, jak i dla całej planety. Nie jest to już kwestią wyboru, ale niezbędną częścią każdego modelu biznesowego. FM Logistic, lider branży logistycznej, realizuje strategię Supply Change – pakiet kompleksowych działań wspierających bardziej odpowiedzialną konsumpcję i zrównoważoną gospodarkę. Operator tym samym wspomaga swoich klientów w prowadzeniu konkurencyjnego i przyjaznego środowisku biznesu.

Ekologiczne magazyny

Model biznesowy FM Logistic zakłada inwestowanie we własne platformy logistyczne. Umożliwia to operatorowi m.in. swobodne wdrażanie zrównoważonych rozwiązań. Celem firmy jest opracowanie do 2030 r. modelu magazynu całkowicie neutralnego dla środowiska. Tymczasem wszystkie nowo powstające obiekty są rejestrowane do certyfikacji LEED dla zrównoważonego budownictwa w systemie Warehouses and Distribution Centers. Referencyjnym obiektem jest w tym zakresie magazyn w Będzinie. Dzięki zastosowanym tam technologiom zwiększono m.in.

wydajność energetyczną budynku o 20 proc. oraz zmniejszono konsumpcję wody pitnej aż o 50 proc. Inwestycja zdobyła też punkty w takich kategoriach jak: zrównoważone zagospodarowanie terenu, materiały i surowce, jakość środowiska wewnętrznego, innowacyjność operacyjna i priorytety regionalne. Ponadto od stycznia ubiegłego roku wszystkie obiekty będące własnością FM Logistic w Europie Środkowej (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry) są w pełni zasilane energią elektryczną pozyskaną wyłącznie ze źródeł odnawialnych. Firma inwestuje też we własne panele fotowoltaiczne. Obecnie posiada dwie takie instalacje: na biurze głównym we Mszczonowie i platformie w Błoniu. Dzięki temu zwiększyła się niezależność energetyczna obiektów, a pobór energii z sieci jest zdecydowanie mniejszy, średnio o 13 proc. Operator planuje analogiczne inwestycje w innych lokalizacjach, dążąc do tego, aby instalacje te pokrywały 20 proc. całkowitego zapotrzebowania na energię.

Innowacyjne zielone rozwiązania

Zielona energia i panele fotowoltaiczne nie tylko poprawiają środowiskowe wskaźniki firmy, lecz także otwierają drzwi do realizacji kolejnych, bardziej śmiałych proekologicznych projektów. To pierwszy krok do wdrożenia innowacyjnej koncepcji FM Logistic, polegającej na stworzeniu zielonego łańcucha energetycznego. Energia wyprodukowana przez panele fotowoltaiczne może być wykorzystywana do produkcji zielonego wodoru, który z kolei zasiliłby wózki widłowe w magazynach, a także pozwoli na testy wykorzystywania tego paliwa do zasilania wodorowych samochodów ciężarowych. Pierwszy taki projekt ruszył już w Hiszpanii, w magazynie FM Logistic w Illescas w pobliżu Madrytu. Roczna zdolność produkcyjna powstałej tam stacji wodorowej wynosi: 2430 kg H₂, o czystości 99,999 proc. Wydajność ta zaspokaja potrzeby operacyjne platformy, pozwalając zasilić 18 wózków widłowych, typu wózek paletowy lub podobny, pracujących po 12 godzin dziennie. Warto dodać, że woda używana w procesie produkcyjnym jest w większości ponownie wykorzystywana do nawadniania, a reszta jest zwracana do atmosfery w postaci pary wodnej podczas wykorzystywania H₂. Analogiczna inwestycja zostanie też wkrótce uruchomiona we Francji. Operator rozważa i bada możliwości produkowania zielonego wodoru również w Polsce.

Obecnie trwają analizy techniczne i finansowe tego rozwiązania oraz poszukiwania potencjalnych subwencji instytucjonalnych, podobnych do tych, które udało się operatorowi pozyskać w Europie Zachodniej.

Logistyka miejska

Mówiąc o zielonych rozwiązaniach w logistyce, nie sposób nie wspomnieć o transporcie. Generuje on blisko 80 proc. wszystkich operacji w branży. Jest to widoczne szczególnie w miastach, gdzie dostawy towarów stanowią obecnie ok. 20 proc. ruchu miejskiego i odpowiadają za 30 proc. zanieczyszczeń. FM Logistic postanowił więc skupić się na tym obszarze i opracować model usługi dla logistyki miejskiej. To nie tylko pojazdy nisko- i zeroemisyjne, w tym wspomniane już testy samochodów zasilanych wodorem. Koncepcja ta opiera się na sieci magazynów miejskich zlokalizowanych nieopodal dużych aglomeracji lub w samych miastach, tzw. dark stores. Umożliwia to efektywne zarządzanie procesem dystrybucji ostatniej mili i szybkie dostarczenie zamówień, nawet w trybie 24/7. Z uwagi na względnie nieduże odległości do pokonania pozwala też na szersze wdrożenie pojazdów elektrycznych. Logistyka miejska to także współpraca z władzami miejskimi i podejmowanie wspólnych inicjatyw. Mowa tu m.in. o optymalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury miejskiej: korzystanie z buspasów podczas przewozu towarów w porze nocnej, transport multimodalny, zbieranie i udostępnianie danych na temat przestrzeni miejskich, by zapewnić lepsze planowanie tras przejazdu i śledzenie przesyłek. Takie projekty mogą znacznie usprawnić dostawy, ale też polepszyć komfort życia mieszkańców. FM Logistic uczestniczy już w takich inicjatywach w Hiszpanii i Francji.

– Jako globalny operator logistyczny chcemy być partnerem pierwszego wyboru w projektowaniu i wdrażaniu rozwiązań dla zrównoważonego łańcucha dostaw. Od trzech lat za pomocą pulpitów SD Dashboard monitorujemy wyniki emisji CO₂ całej Grupy FM, z możliwością podziału na kraje, klientów oraz aktywności, i odnotowujemy wyraźne postępy. Wraz z naszymi klientami chcemy nadal podążać w tym kierunku i podejmować inicjatywy mające na celu zmianę nawyków konsumpcyjnych na bardziej odpowiedzialne – komentuje Yannick Buisson, managing director, Western and Central Europe, FM Logistic.

CHCEMY SPRAWIĆ, ABY ODPOWIEDZIALNA
KONSUMPCJA BYŁA MOŻLIWA I DOSTĘPNA
DLA WSZYSTKICH.

Obserwuj Nas
FM Logistic Central Europe
www.fmlogistic.pl

SUPPLY CHANGE



For all your transport and logistics needs

W DSV zapewniamy dostęp do globalnej sieci transportowej i kompleksowej obsługi logistycznej. Jesteśmy obecni w 90 krajach na 6 kontynentach.

Korzystaj z zalet naszej skali i zasięgu.

Dowiedz się więcej:



Global Transport and Logistics

