



RAPORT 2020

**WIDLAK LIST
2020**

RYNEK WÓZKÓW WIDŁOWYCH W POLSCE „WIDLAK LIST 2020”

Raport z badania rynku pierwotnego
i wtórnego wózków widłowych

Toyota

Z korzyścią dla Ciebie



Razem z nami zadbaj o środowisko i wybierz wózek widłowy od Toyota Material Handling zasilany baterią litowo-jonową.

Użyteczność tego rozwiązania zauważysz już w pierwszej minucie użytkowania. Zwiększona sprawność i 3-krotnie większa żywotność akumulatora w porównaniu do rozwiązań kwasowo-ołowiowych. Brak konieczności prowadzenia prac konserwacyjnych akumulatora, uzupełniania elektrolitów oraz oszczędność przestrzeni, ponieważ nie potrzebujesz już akumulatorowni.

Dzięki naszym bateriom litowo-jonowym zaoszczędzisz do 30% energii elektrycznej.*

Dodatkowo nasze baterie litowo-jonowe posiadają 7 letnią gwarancję.

*Zależy od warunków eksploatacji.

LI-ION

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

TENSOR

MAKSYMALNA MOC PRZY MAKSYMALNYCH OSZCZĘDNOŚCIACH

TENSOR® GŁÓWNE ZALETY

do +14%	ponad +10%	do +27%
oszczędności energii	żywności	efektywności

Baterie kwasowo-ołowiowe TENSOR® zostały specjalnie zaprojektowane, aby zmaksymalizować zysk dzięki połączeniu wyjątkowej wydajności, pojemności i efektywności energetycznej. Natychmiastowe korzyści wynikają ze zwiększonego czasu pracy maszyn, dzięki szybkiemu ładowaniu baterii i ich dłuższemu działaniu. Baterie TENSOR® charakteryzuje dłuższa żywotność dzięki imponująco niskiej temperaturze pracy. Początkową inwestycję można zamortyzować w dłuższym okresie.

TENSOR® dla najcięższych zastosowań. Wyjątkowe osiągi i wytrzymałość TENSOR® wynikają z wieloletniego doświadczenia GNB w dostarczaniu najlepszych rozwiązań dla najbardziej wymagających i najtrudniejszych zastosowań, takich jak np. łodzie podwodne. TENSOR® gwarantuje nieprzerwaną pracę twoich wózków widłowych nawet w najtrudniejszych warunkach, w tym w chłodniach i podczas pracy na zewnątrz. Myślisz, że praca na zewnątrz może być wykonana tylko przez maszyny z silnikiem spalinowym?

Dzięki bateriom TENSOR® ten stan się zmieni! Przekonaj się, jak nasze sprawdzone w branży połączenie baterii TENSOR® z technologią ładowania i zarządzania flotą pozwolą zmaksymalizować Twoją działalność.

Ekologiczny trend

Na rynku wózków widłowych od 2019 r. zauważano pewien niepokój u inwestorów. Zwalniająco w drugiej połowie roku przemysł zwiastował spadki sprzedaży w branży. Wózki widłowe obejmują wiele grup rodzajowych produktów dostosowanych do warunków pracy. Każda z tych grup ma swoją statystyczną historię. W raporcie Widlak List 2020 prezentujemy dane o wózkach widłowych z rynku pierwotnego i wtórnego, zarejestrowanych w 2019 r. Rynek wózków widłowych w Polsce zanotował wzrost ich liczby o 1% w porównaniu do 2018 r.

Polski rynek wózków widłowych na tle rynku światowego, notującego wzrost w wysokości 0,3%, prezentuje się bardzo dobrze. Jeszcze lepiej przedstawia się porównanie do rynku europejskiego, który zanotował spadek o 0,9% w stosunku do 2018 r. Według World Industrial Truck Statistics spośród wszystkich kontynentów dodatni bilans ma tylko Azja, w której nastąpił wzrost liczby wózków widłowych o 2,7%.

W raporcie Widlak List 2020 wypowiadający się praktycy prezentują rozmaite opinie – rynek wózków widłowych jest bardzo różnorodny. Są oni jednak zgodni co do jednego – mają obawy o przyszłość biznesową, którą trudno przewidzieć. Ze względu na pandemię wszyscy pracują mniej i jednogłośnie twierdzą, że sytuacja jest uzależniona od koronawirusa i nie będą mogli zbyt długo funkcjonować w obecnym stanie. Gospodarka musi wrócić na właściwe tory, choć każdy ma świadomość, że wiele się może zmienić.

Co nam zaś mówi statystyka prezentowana w raporcie Widlak List

2020? Na rynku w 2019 r. w eksploatacji było 237 715 wózków widłowych, a w tym samym roku przybyło 29 109 szt. nowych wózków, co stanowi 12-procentowy udział w rynku. Na uwagę zasługuje zmiana w liczbie wózków z napędem elektrycznym rejestrowanych w Urzędzie Dozoru Technicznego. Nominalnie było ich 11 669 szt. – o 7% więcej niż rok wcześniej. Natomiast wózki widłowe z napędem spalinowym zanotowały spadek o 6% w stosunku do poprzedniego roku – na rynku było ich 9906 szt. Ta zmiana jest efektem silnego trendu ekologicznego, który ma swoje odzwierciedlenie również na rynku wózków widłowych.

Widlak List 2020 wydajemy w niezwykle trudnym dla wszystkich czasie. Agencyjne doniesienia niosą grozę, pojawiają się także głosy o dywersyfikacji łańcuchów dostaw i uniezależnieniu się od Chin, które zaczynają już rozkręcać swoją gospodarkę.

Zapraszamy do ciekawej lektury!

Andrzej Szymkiewicz
Redaktor prowadzący

RAPORT „WIDLAK LIST 2020”

REDAKTOR PROWADZĄCY

Andrzej Szymkiewicz
andrzej@log4.pl

ANALIZA RYNKU

Uniwersytet Ekonomiczny
w Katowicach
Naukowe Koło Logistyki „DIALOG”
Andrzej Hanusik
Anna Woźnica
Jakub Hyla
Kacper Kozioł
Konrad Klimaszewski
Marcin Zajęcki
Natalia Bauć
Szymon Kulesza

AUTORZY

Andrzej Krzemiński
Piotr Myszkowski
Renata Osiecka
Marcin Trąbka
Adam Werewka
Waldemar Więcek

WYDAWCA

Portal log4.pl
ul. Szarych Szeregów 27 lok.28
60-462 Poznań
Tel. +48 61 847 49 08
Fax +48 61 847 45 67
E-mail: log4@log4.pl
Strona: www.log4.pl

STUDIO DTP

NowaPracownia.pl

Raport specjalistyczny
Wydanie elektroniczne

Spis treści

Ekologiczny trend	2
Akumulatory NexSys® do każdej pracy w rozwiązaniach intralogistycznych	4
ZPL w sprawie epidemii COVID-19	6
Baterie GNB TENSOR z żywotnością dłuższą od wózków widłowych	10
Jak COVID-19 wpływa na sektor nieruchomości magazynowo-logistycznych?	12
Nadchodzą chude lata	14
Toyota Li-ion – czas na LEAN-thinking	17
Technologia Li-ION – pośrednie ogniwo do.....	21
Kontynuacja trendu	22
Do inteligentnych sieci i alternatywnych technologii ładowania	24
Strategia przetrwania	27
Opatentowana opona superelastyczna CAMSO	30
Czas szans.....	32

ANALIZA RYNKU

Wstęp	34
1. Sytuacja gospodarcza Polski	37
Gospodarka a koronawirus	40
2. Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych.....	41
3. Rynek wózków widłowych	45
3.1. Liczba rejestrowanych wózków widłowych	45
3.2. Wózki spalinowe	51
3.3. Wózki elektryczne	52
4. Wózki widłowe według udźwigu.....	54
4.1. Wszystkie wózki widłowe według udźwigu	54
4.2. Wózki widłowe z napędem spalinowym według udźwigu	55
4.3. Wózki widłowe z napędem elektrycznym według udźwigu.....	56
5. Dominujący udźwig.....	58
6. Wózki widłowe według miejsca rejestracji	60
7. Rynek leasingu wózków widłowych	64
8. Wartość rynku wózków widłowych	69
Podsumowanie	75
Spis wykresów	77

SPONSOR WYDANIA:



Akumulatory NexSys® do każdej pracy w rozwiązaniach intra-logistycznych

Akumulatory firmy EnerSys® zbudowane w technologii TPPL (TPPL – Thin Plate Pure Lead), czyli zastosowaniu cienkich płyt z czystego ołowiu, pozwalają na wysoce elastyczną i bezobsługową eksploatację pojazdów do transportu materiałów. A od niedawna dostępne są w dwóch nowych odstępach.

Jedną z nich jest akumulator NexSys CORE (dostępny wyłącznie na rynkach EMEA), który stanowi efektywną opcję dla tradycyjnych akumulatorów ołowiowo-kwasowych.

Użytkownikom poszukującym wyjątkowej wydajności cyklicznej, możliwości częstego doładowywania oraz dłuższej żywotności, proponujemy akumulator NexSys PURE. Jest to bateria z domieszką węgla w materiale aktywnym i ma na tyle ciekawe właściwości, iż jest atrakcyjną alternatywą dla akumulatorów litowo-jonowych (Li-ion) w wielu zastosowaniach.

„Dzięki nowym akumulatorom NexSys możemy zaspokoić potrzeby wszystkich użytkowników elektrycznych pojazdów do transportu materiałów” – mówi Sorelle Metiendjo Tiam, Advanced Technologies Product Manager EMEA w EnerSys. „Użytkownicy, którzy oparli zasilanie na tradycyjnych akumulatorach kwasowo-ołowiowych, mogą teraz

sprawdzić akumulator NexSys CORE o doskonałej wydajności. NexSys PURE stanowi interesującą cenowo alternatywę dla akumulatorów litowo-jonowych, która spełni wymagania użytkowników szukających wydajności na najwyższym poziomie”, kontynuuje Tiam.

Gama akumulatorów NexSys oznacza wiele korzyści. Akumula-

tor NexSys CORE został tak skonstruowany, aby osiągnąć 100% wydajności energetycznej przy małym i średnim obciążeniu. Akumulator NexSys PURE pozwala osiągnąć aż do 160% wydajności energetycznej dziennie przy średnich i dużych obciążeniach

Akumulatory NexSys zawierają 10% więcej mocy w porównaniu ze standardowymi akumulatorami kwasowo – ołowiowymi i 15% więcej niż w akumulatorach żelowych. Jest to możliwe, ponieważ zarówno NexSys CORE, jak i NexSys PURE, dzięki zmniejszeniu grubości płyt do 0,8 mm, mają ich trzy razy więcej w ogniwach w porównaniu do akumulatorów zalewanych i żelowych o tej samej pojemności.

Inaczej niż standardowe rozwiązania kwasowo-ołowiowe, akumulator NexSys CORE może być ładowany w krótkim czasie – w ciągu 5 godzin jest w pełni naładowany. Ponadto istnieje możliwość podładowań dorywczych podczas przerw, nawet jeśli pełny stan naładowania nie zostanie osiągnięty. Pozwala to na osiągnięcie większej liczby cykli (do 1500 przy głębokości rozładowania na poziomie 60% DoD (DoD – Depth of Discharge), zaś ilość cykli wzrasta wykładniczo przy niższych poziomach DoD.

Ładowanie dorywcze umożliwia użytkownikom wykonywanie codziennych zadań, które mogą przekroczyć nominalną pojemność akumulatora, zapewniając tym samym elastyczność w eksploatacji pojazdów. Wózek wyposażony w akumulator NexSys może przepracować całą zmianę albo i dłużej bez konieczności odstawienia w celu wymiany lub doładowania akumulatora.

Akumulatory NexSys PURE posiadają wszystkie zalety akumulatora NexSys CORE, ale dodatkowo pozwalają na ultra szybkie ładowanie. NexSys PURE osiągają także lepszą wydajność w porównaniu do wersji NexSys CORE, dzięki zawartości węgla w składzie materiału aktywnego. Węgiel ogranicza zasarczenie płyty ujemnej oraz zwiększa jej porowatość. Zmniejszeniu ulega rezystancja wewnętrzna, a zwiększona zostaje sprawność ładowania. Cechuje je także wyjątkowa wydajność cykliczna podczas ładowania dorywczego.

Unikatowa konstrukcja NexSys PURE pozwala na pracę w systemie dwu – a nawet trzymianowym w trybie PsOC (Partial State of Charge), tj. stanie częściowego rozładowania. Dzięki przedłużonej żywotności oraz obniżonym kosztom inwestycyjnym i eksploatacyjnym (TCO), zastosowanie akumulatorów NexSys PURE ułatwia użytkownikom przejście na model wynajmu długoterminowego.

Akumulatory NexSys są praktycznie bezobsługowe i nie wymagają uzupełniania elektrolitu wodą.

Specjalnie zaprojektowane prostowniki serii NexSys dla akumulatorów TPPL pomagają znacznie obniżyć koszty energii w porównaniu z konwencjonalnymi akumulatorami ołowiowo-kwasowymi. Tym samym pakiet NexSys znacząco obniża pełne koszty eksploatacji..

Akumulatory NexSys® CORE oraz NexSys® PURE są oferowane w wariantach COMPACT, tj. ze zintegrowanym prostownikiem NexSys®, i Systemem Monitorowania Stanu Akumulatora (BMS-Battery Management System), wbudowanymi w akumulator. Takie rozwiązanie

umożliwia ładowanie baterii w każdej chwili, przy najbliższym dostępnym gnieździe AC. Redukuje to konieczność nieekonomicznego i czasochłonnego transportowania akumulatorów do odległych stacji ładowania oraz umożliwia kontrolę stanu baterii.

Podsumowując: główne zalety i NexSys CORE i NexSys PURE to brak konieczności wymiany akumulatora, zminimalizowana obsługa, maksymalna elastyczność ładowania, dłuższa żywotność i obniżony koszt eksploatacji. Ponadto, w przeciwieństwie do akumulatorów litowo-jonowych, akumulatory NexSys cechuje wysoki współczynnik recyklingu dla zastosowanych materiałów.

Akumulatory NexSys są praktycznie bezobsługowe i nie wymagają uzupełniania elektrolitu wodą.



FOT. ENERSYS

ZPL w sprawie epidemii COVID-19

Stanowisko Związku Polskiego Leasingu i Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów w związku z przeciwdziałaniem skutkom epidemii COVID-19 w Polsce.



ANDRZEJ KRZEZIŃSKI PRZEWODNICZĄCY KOMITETU WYKONAWCZEGO ZPL

FOT. ROBERT MAŁECKI FOTOGRAFIA

Branża leasingu jak i wynajmu udowodniły kilkakrotnie w swej historii a ostatnio w trakcie kryzysu 2008-2010, że są przygotowane by z sukcesem mierzyć się ze skutkami spowolnienia gospodarczego. Przedsiębiorstwa leasingowe zarówno te zrzeszone w Związku Polskiego Leasingu jak i te zrzeszone w Polskim Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów

dostarczają instrumenty finansowe – leasing, pożyczki inwestycyjne, krótkie i długoterminowe finansowanie wynajmu pojazdów i innych sprzętów dla ponad 800 tys. przedsiębiorców i przedsiębiorstw z których ponad 50% to firmy mikro o obrotach do 5 mln zł rocznie. Aktywne saldo naszego sektora przekracza 160 mld zł. Członkami Związku są zarów-

no firmy leasingowe i firmy wynajmu należące do największych grup bankowych w Polsce, mniejsze firmy leasingowe, firmy będące częścią grup producenckich, przedsiębiorstwa świadczące usługi zarządzania flotami pojazdów i najmu długoterminowego pojazdów osobowych i ciężarowych a także podmioty oferujące usługi rent a car (wypożyczalnie samochodów) czy car sharing'u.

Celem naszych działań w bieżącej sytuacji gospodarczej w Polsce jest umożliwienie naszym klientom prowadzenia działalności po ustaniu zagrożenia epidemicznego. Oznacza to, że działania, które prowadzimy są nakierowane na takie potraktowanie klientów, którzy znajdują się w sytuacji utrudniającej bieżącą i regularną obsługę umów, by pozostawić w ich dyspozycji finansowane przedmioty. Działania te obejmują (na wniosek klienta lub w wyniku decyzji leasingodawcy) m.in.:

- ♦ **odroczenie** w czasie wynikającej z zawartych umów finansowania konieczności spłaty rat w części kapitałowej lub kapitałowo-odsetkowej lub kapitałowo-serwisowej (w przypadku umów leasingu operacyjnego z obsługą i serwisem),
- ♦ **odstąpienie** od stosowania odsetek karnych w związku z odroczeniem spłat rat,
- ♦ **odstąpienie** od stosowania części opłat i prowizji zawartych w tabelach opłat i prowizji
- ♦ elastyczne **wydłużanie i dostosowanie** okresów finansowania i okresów wynajmu,
- ♦ **dostosowanie** działań windykacyjnych rozpoczętych przed okresem spowolnienia dla podmiotów, które ucierpiały w skutek epidemii.



RES 550
seria Magnum



RES 660 NM AS
seria Xtreme



RES 330

WE HANDLE IT

Światowy lider w projektowaniu, produkcji i dystrybucji opon do wózków widłowych.

Szeroka gama wysokiej jakości opon superelastycznych, pneumatycznych, opasek amortyzujących oraz felg do wózków widłowych i innych pojazdów transportu wewnętrznego. Zapewniają one wysoką wydajność, wytrzymałość, bezpieczeństwo, komfort oraz wydłużony okres eksploatacji. Naszym celem jest dbanie o klienta i osiągnięcie przez niego **najniższych kosztów eksploatacji - LOCS**.

**Odkryj możliwość odpowiedniego doboru opon superelastycznych (pełnych)
do intensywności użytkowania dla wybranej przez siebie aplikacji na stronie:**

maximumlifespan.camso.co

Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35
05-077 Warszawa
tel. 22 783 35 89-90
biuro@camso.co

camso.co



Jest pewne, że wsparcie naszych klientów odbije się również na sytuacji finansowej branży leasingowej i branży wynajmu pojazdów oraz wymagać będzie natychmiastowego działania dla dotarcia do bardzo dużej grupy podmiotów (włącznie z koniecznością zmian i aneksowania obowiązujących umów).

W związku z powyższym wnioskuje się o:

- 1.** Uwzględnienie klientów leasingu i wynajmu w programach pomocowych oferowanych dla kredytobiorców np.:
 - a.** w programach gwarancji oferowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego; wnioskuje się o włączenie klientów firm leasingowych/wynajmu pojazdów do rozszerzonego pakietu gwarancji deminimis i wsparcia finansowego opartego na projektach unijnych
 - b.** dopłatach do odsetek od restrykturyzowanych umów.
- 2.** Udostępnienie źródeł płynności finansowej dla tych leasingodawców, firm wynajmu długoterminowego i zarządzających flotami, firm branży rent a car i car sharing'u, którzy zdecydują się o takie wsparcie wystąpić do Banku Gospodarstwa Krajowego. Uruchomienie procedury występowania do BGK S.A. o rozpatrzenie wniosku o finansowanie portfela pozytywnie wpłynie na te podmioty, które nie mają wsparcia we własnych grupach bankowych i tych, które nie mogą w krótkim czasie uzyskać finansowania a dotknięte zostaną luką płynnościową wynikającą z czasowego zawieszenia spłat rat od klientów.
- 3.** Zmianę w Kodeksie Cywilnym formy zawierania i zmiany umów

leasingu z pisemnej na dokumentową. Taka zmiana w sposób oczywisty ułatwi nam wdrożenie działań pomocowych dla naszych klientów w związku z COVID – 19. Sprawi, że pomoc ta będzie mogła mieć dużo większą skalę, być szybsza i bardziej dopasowana do potrzeb poszczególnych korzystających a jej wdrożenie będzie istotnie prostsze szczególnie teraz, gdy wszyscy pracujemy głównie zdalnie (aneksy zmieniające harmonogramy płatności, zmiany wysokości rat, wydłużenie umów leasingu i umów wynajmu itd.). Szybsze też będzie pozyskanie nowego finansowania, co będzie dla przedsiębiorców kluczowe. Utrzymanie formy pisemnej wpłynie negatywnie na skalę pomocy jaką klientom mogą udzielić firmy leasingowe.

- 4.** Odroczenie – co najmniej do 1 stycznia 2021, wejścia w życie ustawy dotyczącej konsumpcyjnej jednoosobowych działalności gospodarczych (JDG). Implementacja zmian dokumentowych, procesowych i systemowych pozwalająca wdrożyć zmiany wymuszone przez częściowe objęcie ochroną konsumenta JDG to zadanie dalece bardziej skomplikowane niż jedynie eliminacja zapisów abuzywnych. To duża rewolucja systemów transakcyjnych i istotne ryzyko zwieszenia kosztów leasingu / wynajmu – a tym samym spadek dostępności tego finansowania dla JDG – co zaś jest ewidentnie niekorzystne w sytuacji spodziewanych problemów płynnościowych. Przedmiotowe zmiany dotyczą całego rynku i z pewnością przedsiębiorcy

mają teraz inne wyzwania i nie mają zasobów by dokonywać adekwatnego przemodelowania swoich relacji z JDG.

- 5.** Podatkowe zrównanie pożyczek finansujących środki trwałe z kredytem bankowym. W chwili obecnej rezerwy uprawdopodobnione lub odpisane należności z tytułu pożyczek udzielanych poza systemem bankowym nie mogą być kosztem uzyskania przychodów pożyczkodawców. Jednocześnie pożyczki takie, w tym udzielane przez spółki leasingowe, stanowią istotną bo blisko 15% część systemu finansowania przedsiębiorców przez branżę leasingową. Oczywiście branża dołoży wszelkich starań by adresować do swych klientów adekwatne i możliwe działania pomocowe. Postulowana zmiana, zdecydowanie pomogła by wygospodarować dodatkową zdolność do zwiększania skali tej pomocy. Jednocześnie brak jest podstaw do traktowania banków (dla banków jest to koszt podatkowy) inaczej niż innych pożyczkodawców.
- 6.** Zwracamy również uwagę w imieniu firm rent a car na konieczność reakcji podmiotów publicznych jakimi są porty lotnicze na ulgowe potraktowanie najemców lokali, w których prowadzone są operacje wynajmu i zwrotu pojazdów. Całkowite zatrzymanie ruchu na lotniskach spowodowało całkowite zatrzymanie ich działalności, wnosimy więc o czasowe zaniechanie obciążania kosztami najmu lokali i powierzchni parkingowych na lotniskach.

Przewodniczący Komitetu Wykonawczego ZPL

Andrzej Krzemiński

UNICARRIERS

WYPRÓBUJ NAJLEPSZEGO

Wydajność dzięki ergonomii

“
... ponadto, wózek odniósł sukces dzięki koncepcji ProVision, która zapewnia lepszy, 360-stopniowy panoramiczny widok. To między innymi, skośna krawędź dachu, niski pulpit i dwa boczne okna, które są unikalne na rynku i zapewniają doskonały widok z kabiny ...
”
-wyjaśniło jury IFOY.



IFOY AWARD
counterbalance truck
of the year 2019



reddot award 2018
winner

POLSAD Autoryzowany Importer w Polsce

ul. Holenderska 14, 99-300 Kutno

tel. +48 24 721 40 98

www.unicarrierspolska.pl

Baterie GNB TENSOR

z żywotnością dłuższą od wózków widłowych

Zwiększenie wydajności i rentowności dzięki zaawansowanej technologii baterii GNB TENSOR, które starczą na ponad 10 000 godzin.



FOT. EXIDE

Bateria TENSOR o żywotności dłuższej niż pojazd

Intralogistyka ma proste założenie: każda godzina pracy pojazdu magazynowego oznacza zysk dla firmy.

Im dłużej pracuje wózek widłowy lub pojazd magazynowy, tym więcej towarów można obsłużyć. W teorii

brzmi to dość łatwo, ale te założenia nie zawsze znajdują zastosowanie w praktyce w przypadku przemysłowych baterii trakcyjnych zasilających pojazdy w magazynach. Tradycyjnie uznawano, że przez cały okres eksploatacji pojazdu potrzeba 1,5 do 2 sztuk baterii.



FOT. EXIDE

GNB® wprowadził akumulator TENSOR w 2012 roku, a możliwość pełnego naładowania w ciągu zaledwie czterech godzin przyniosła produktowi ogromny sukces. Niedawno bateria TENSOR wyprodukowana i zainstalowana w połowie 2013 r. udowodniła pełny potencjał tej zaawansowanej technologii. Po ponad sześciu latach w wózku magazynowym wysokiego składowania z ruchomym masztem o masie 1,4 t, pracując w dwuzmianowej aplikacji w K+R Logistics Mainz, w Niemczech, nadal sprawuje się dobrze. Przy 5–6 doładowaniach dziennie i 10 765 godzinach pracy, bateria nadal ma pojemność 82% C5, według IEC 60254-1.

Co ciekawe, to pojazd magazynowy musiał zostać wymieniony jako pierwszy – akumulator TENSOR przekroczył żywotność pojazdu! Przełomowa technologia TENSOR wprowadziła nowe zasady. Zwiększa ona efektywność operacyjną nie tylko poprzez zmniejszenie całkowitego kosztu posiadania dzięki szybkiemu ładowaniu, ale także poprzez umożliwienie amortyzacji inwestycji w dłuższej perspektywie czasowej.

NAPĘDZAJ SWÓJ BIZNES DZIĘKI TENSOR

GNB oferuje wiodącą na rynku gamę baterii trakcyjnych. Każda z nich ma na celu zapewnienie najniższego całkowitego kosztu posiadania w przypadku poszczególnych zastosowań, a GNB pomaga klientom wybrać



FOT. EXIDE

Wyświetlacz pokładowy pokazujący 10 765 godzin pracy akumulatora TENSOR

produkt odpowiedni dla ich potrzeb. GNB TENSOR to zaawansowana bateria kwasowo-ołowiowa, która szczególnie sprawdza się w ciężkich zastosowaniach, dzięki czemu idealnie nadaje się do całodobowej pracy w magazynie. Obsługuje szybkie i wielokrotne doładowania i jest zdolna do pełnego naładowania z 80% głębokości rozładowania w zaledwie 4 godziny. Jest to możliwe dzięki wyjątkowej zdolności przyjmowania ładunku w połączeniu z zastrzeżonym algorytmem ładowania, profilem-Z firmy GNB. Niektóre firmy mogą nawet całkowicie wyeliminować wymiany baterii, w pełni wykorzystując możliwości wielokrotnych doładowań TENSORa.

Imponująca żywotność TENSOR poprawia zwrot z inwestycji i całkowity koszt posiadania. Oferuje również wysoką gęstość energii, umożliwiając długi czas pracy między ładowaniami. Został zaprojektowany, aby wyróżniać się w trudnych

warunkach, w tym podczas pracy na zewnątrz, przy wysokich regałach magazynowych czy w chłodniach. W niskich temperaturach przekracza on standardową wydajność baterii trakcyjnej o ponad 50%.

GNB Industrial Power posiada szeroką gamę technologii i wiedzy specjalistycznej, aby pomóc swoim klientom we wkroczeniu na drogę intralogistyki. Obejmuje to wiodące na rynku technologie baterii, ładowarki, algorytmy ładowania, systemy zarządzania akumulatorami, doradztwo i wsparcie. Skontaktuj się z GNB, aby dowiedzieć się, w jaki sposób możesz wykorzystać najnowszą technologię i wejść ze swoją firmą na wyższy poziom.

GNB Industrial Power

Exide Technologies S.A.

Ul. Gdyrńska 31/33, Poznań

e-mail: MPsales-poland@exide.com

KLUCZOWE ZALETY TENSOR

aż do
+14%
oszczędności
energii

więcej niż
+10%
żywotności
operacyjnej

aż do
+27%
produktywności

Jak COVID-19 wpływa na sektor nieruchomości magazynowo-logistycznych?

Epidemia Covid-19 w pierwszej kolejności przerwała łańcuchy dostaw z Chin, które dziś powoli zaczynają się odbudowywać. Jednak przesunięcie się epicentrum epidemii do Europy powoduje ograniczenia w produkcji. Branża logistyczna robi wiele, aby zachować płynność. Wszyscy kierowcy przewożący towary – bez względu na narodowość – są zwolnieni z obowiązkowej 14-dniowej kwarantanny obowiązującej przy wjeździe do Polski. Podobne wyjątki wprowadziła reszta krajów Unii. Wszystko w celu zminimalizowania zakłóceń w łańcuchach dostaw.

Największe załamanie popytu ze strony konsumentów wystąpiło w sektorze usług. Największych spadków możemy spodziewać się w branży motoryzacyjnej oraz w mniejszym stopniu elektronicznej i odzieżowej. Wszystkie trzy będą zmagać się zarówno z ograniczoną produkcją – spowodowaną zerwa-

niem międzynarodowych łańcuchów dostaw – jak i niższym popytem spowodowanym niepewnością i ograniczeniem wydatków ze strony konsumentów.

Są też sektory, które radzą sobie w obecnej kryzysowej sytuacji całkiem dobrze. Handel dobrami szybko zbywalnymi doświadcza wzmożo-

nego popytu. Polacy robią zapasy na niepewne czasy, ale również kupują więcej w sklepach z powodu większej ilości czasu spędzanego w domu. Wzmożony popyt dotyczy leków, artykułów spożywczych oraz chemii gospodarczej. Popyt na żywność zaspokajany wcześniej przez restauracje, bary i stołówki jest teraz w całości zastępowany przez posiłki przygotowywane w domu oraz przez usługi „home delivery”.

E-commerce jak na razie wychodzi z obecnego kryzysu obronną ręką. Kurierzy deklarują, że ich działalność nie zwalnia; przejmują na siebie dodatkową obsługę klienta końcowego. InPost odpowiedział na wzmożone zainteresowanie paczkomatami wprowadzeniem dostaw do paczkomatów w weekendy. Amazon i firmy e-commerce organizują dodatkowe zmiany do obsługi zamówień.



RENATA OSIECKA PARTNER ZARZĄDZAJĄCA AXI IMMO FOT. AXI IMMO

WAŻNY CZAS TRWANIA EPIDEMII

Długoterminowe konsekwencje epidemii Covid-19 dla całości gospodarki i sektora magazynowego będą zależać od tego, jak szybko sytuacja zostanie opanowana. Ważne będzie jakie wsparcie otrzymają firmy od rządu, aby zachować płynność. Niemal pewne jest, że rząd sięgnie po bezprecedensowe wsparcie dla przedsiębiorstw, by uniknąć przelewania się problemów w bezpośrednio dotkniętych branżach do innych sektorów gospodarki.

Perspektywy dla polskiej logistyki i magazynów są powiązane z sytuacją gospodarczą w kraju i u jej najważniejszych partnerów handlowych. Niemcy – które mają ogromny wpływ na koniunkturę w Polsce – czekają podobne wyzwania. Chińczycy wracają powoli do normalności

po tym jak drakońskie metody pozwoliły na imponujące ograniczenie epidemii. Fabryki w Wuhan i innych miastach kraju otwierają się po przerwie. W tym tygodniu po raz pierwszy po czasowym zawieszeniu przyjedzie do Polski pociąg towarowy z Chin – z Taiyuan. Kraj Środka przeszedł jednak przez recesję w pierwszym kwartale 2020 a odbicie będzie ograniczone w najbliższych tygodniach przez niższy popyt z Europy – która jest obecnie w epicentrum epidemii.

E-commerce jak na razie wychodzi z obecnego kryzysu obronną ręką. Kurierzy deklarują, że ich działalność nie zwalnia.

Na całym świecie potrzebne będą odważne działania, by wyprowadzić gospodarkę na prostą po – miejmy nadzieję – krótkim skrócie.

Sektor magazynowy ma najsilniejsze fundamenty w sektorze nieruchomości, aby z obecnej sytuacji wyjść bez uszczerbku. Branże, które nadal powinny dobrze sobie radzić to sektor spożywczy, farmaceutyczny i wybrane segmenty e-commerce.

Renata Osiecka, Partner Zarządzająca AXI IMMO

Nadchodzą chude lata

Po rekordowych wynikach sprzedaży w roku 2018 można było się zastanawiać, ile nowych wózków widłowych jest w stanie pomieścić polski rynek urządzeń do transportu bliskiego. Optymiści liczyli na powtórzenie wspaniałego wyniku, pesymiści wróżyli przyhamowanie rynku. Pojawiało się zatem pytanie o ile wyniki sprzedaży będą mniejsze? Należy tutaj dodać, że przy analizie rynku wózków widłowych w Polsce pewnym mankamentem jest brak dokładnych informacji o wartości tego rynku oraz poszczególnych jego segmentów. Zważywszy na fakt, że największy ilościowy udział w rynku (2/3) mają najtańsze wózki magazynowe, to odchylenia wartościowe powinny być dużo mniejsze i wskazywałyby na większą stabilizację branży.

Wyniki sprzedaży wózków widłowych za miniony rok wskazują jednak na to, że rację mieli w tym przypadku pesymiści i wystąpiła tendencja malejąca, która zamknęła rok 20% spadkiem. Dane te są tylko powieleniem wyników z innych europejskich krajów, które zaczęły mierzyć się z gospodarczym hamulcem oraz malejącymi inwestycjami. Do tego dochodzą wszechobecna choć trochę narzucana i promowana elektromobilność oraz polityczna niechęć do trucieli czyli maszyn napędzanych tradycyjnie silnikami spalinowymi. Czynniki te nie mogły pozostać bez wpływu na ten ostatni segment branży, nie może więc dziwić fakt, że największy procentowy spadek

sprzedaży odnotowano właśnie w obszarze wózków spalinowych, a w szczególności diesli. Zanotowały one 30% spadek zainteresowania u nabywców i tym samym zmniejszenie ich udziału w rynku do około 20%. Klientów na wózki napędzane olejem napędowym ubywa regularnie, a wąska grupa ich odbiorców w zdecydowanej większości nie ma po prostu technicznych możliwości na zastosowanie alternatywnych opcji. W segmencie spalinowym stabilnego udziału nie tracą wózki napędzane gazem LPG, które nieustannie mają duże grono zwolenników. Wskazują oni przede wszystkim takie argumenty jak uniwersalność tych maszyn, łatwość wymiany butli

gazowych oraz także aspekt finansowy – ceny gazu od lat utrzymują się na niskim poziomie.

Spadek udziału w rynku wózków spalinowych oznacza nic innego jak wzrost udziału wózków elektrycznych. Tendencję taką możemy obserwować od kilku lat i spowodowana jest ona nie tylko postępowaniem technologicznym tych urządzeń ale i rosnącym proekologicznym nastawieniem potencjalnych nabywców. Całkowite koszty użytkowania wózków elektrycznych także prezentują się korzystnie w długim okresie czasu, a nowe możliwości zasilania w postaci baterii litowo-jonowych czynią ich obsługę prostszą i bardziej przyjazną użytkownikom. Sumarycz-



tam, gdzie
najważniejsza
 jest **niezawodność**



EDIA EM

nowa seria wózków widłowych

EDIA EM

wyznaczają standardy

Poznaj nowe 3. i 4. kołowe wózki firmy Mitsubishi. Te wózki z zasilaniem 48V i udźwignięciem od 1.4 do 2 ton mają moc, są niezwykle zwrotne i oczywiścieniezawodne!

Kilka cech tych wózków:

- ✓ System Intelligent Curve Control automatycznie zmniejsza prędkość przy wchodzeniu w zakręty. Dla najlepszej stabilności i bezpiecznego skręcania.
- ✓ Układ kierowniczy 360 stopni - do zmiany kierunku jazdy nie potrzeba używać dźwigni kierunku, wystarczy tylko kręcić kierownicą.
- ✓ System Passive Sway Control tłumi każdy ruch ładunku podniesionego powyżej 3m, aby zwiększyć bezpieczeństwo.

NOWOŚĆ!

**Autoryzowany Dystrybutor
 wózków widłowych
 Mitsubishi w Polsce**



KUHN Polska Sp. z o.o.
 ul. Plonów 21
 41-200 Sosnowiec
 Telefon: +48 32 258 60 30
 Fax: + 48 32 258 60 18
 info@kuhn-polska.pl
 www.kuhn-polska.pl



jakość | niezawodność | opłacalność



nie czynniki te spowodowały wzrost udziału elektryków w rynku do 13% i jeżeli trend nie ulegnie gwałtownemu zachwianiu to za 3 lata udział ten powinien zrównać się z wynikiem wózków spalinowych.

Pomimo pewnego przyhamowania wyników sprzedaży rok 2019 był dla KUHN Polska bardzo ważny. Z sukcesem udało się przeprowadzić zmiany organizacyjne w strukturze spółki i przeprowadzić do nowej siedziby. Wprowadzono także do oferty handlowej wózki widłowe oraz kontenerowe kolejnego uznanego

europejskiego producenta – Konecranes, które uzupełniły szeroką gamę produktów Mitsubishi. Do

klientów dotarły pierwsze wózki nowej elektrycznej serii Edia 48V oraz elektryczne wózki magazynowe Ulma dedykowane do pracy w ciężkich aplikacjach przetwórstwa spożywczego. To bardzo ważne czynniki, które przyczyniają się do długoterminowego rozwoju firmy.

Miniony rok, pomimo globalnych spadków ilości zamówień nie był w żadnym razie rokiem złym – był przecież lepszy niż nieźle lata 2016 i 2017. Podsumowanie to przypada jednak na okres, w którym musimy zmierzyć się z nowym wyzwaniem nie tylko dla biznesu, ale i szeroko pojętego bezpieczeństwa zdrowotnego i funkcjonowania światowych mechanizmów. Pandemia wirusa zatrzymała rozpędzone gospodarki i absolutnie zrewidowała ekonomiczne planowanie. Trudno aktualnie prognozować, jak długo będziemy dotknięci gospodarczym zawieszeniem. Łatwiej, iż skutki finansowe tej katastrofy będą odczuwalne przez wiele miesięcy, przez większość przedsiębiorstw w większości branż. Im szybciej pokonamy zagrożenie tym mniejsze będą odczuwalne następstwa.

Marcin Trąbka

Członek Zarządu KUHN Polska Sp. z o.o.



FOT. KUHN POLSKA SP. Z O.O. | MARCIN TRĄBKA, CZŁONEK ZARZĄDU KUHN POLSKA SP. Z O.O.

Toyota Li-ion – czas na LEAN-thinking

„Jedną z kluczowych zasad Toyota LEAN-thinking jest eliminowanie marnotrawstwa”. Toyota od kilku lat oferuje kompleksowe rozwiązania energetyczne w postaci własnych akumulatorów litowo – jonowych (Toyota Li-Ion, assembled in-house). Już dziś tysiące wózków widłowych w Polsce są w pełni zintegrowane z akumulatorami Li-ion. O zaletach i korzyściach ze stosowania tych rozwiązań w urządzeniach przeznaczonych do transportu bliskiego z Piotrem Płoszyńskim, Product Managerem w Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o. rozmawiał Andrzej Szymkiewicz.

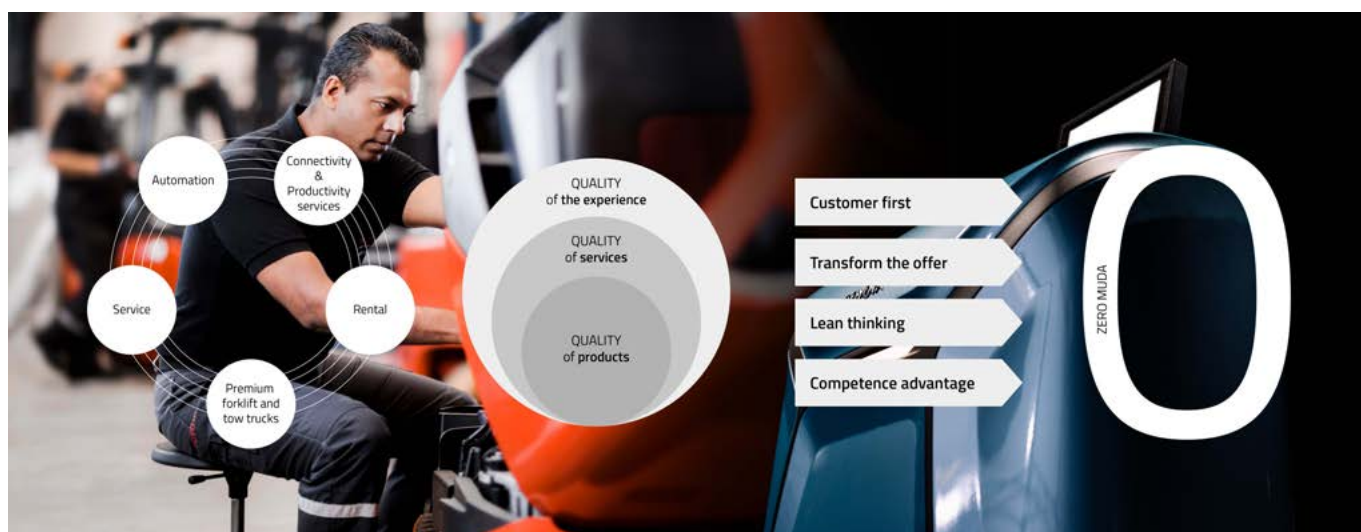
Andrzej Szymkiewicz: Gdzie znajdziemy zastosowanie dla akumulatorów litowo-jonowych Toyota?

Piotr Płoszyński: Jedną z kluczowych zasad Toyota LEAN-thinking jest eliminowanie marnotrawstwa. Wprowadzenie technologii akumulatorów litowo-jonowych Toyota to doskonały przykład w jaki spo-

sób można zwiększyć oszczędności, również w firmach gdzie sprzęt pracuje w trybie wielozmianowym. Wszystko to zapewniamy dzięki znacznie zwiększonej żywotności baterii, prostszej obsłudze, wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa i 7-letniej gwarancji pojemności – w standardzie!

Czy to pozwala obniżyć koszty funkcjonowania przedsiębiorstw?

– Bez wątplenia! W połączeniu z szybkim ładowaniem, rozwiązanie umożliwia redukcję kosztów zarówno poprzez brak konieczności delegowania pracownika do wymiany i obsługi baterii, jak i rezygnacji z budowy samej ładowni – zyskując



FOT. TOYOTA

tym samym przestrzeń na dodatkowe regały. Dodatkowo – gwarantujemy minimum trzy krotnie dłuższy cykl życia akumulatora Toyota Li-ion w porównaniu z rozwiązaniami kwasowo-ołowiowymi.

Czym charakteryzują się akumulatory litowo-jonowe Toyota in-house?

– Rozwiązanie Toyota Li-Ion in-house dzięki znacznej poprawie wydajności ładowania i zmniejszeniu strat generowanych podczas tego procesu, pozwala na 20–25% zysk energetyczny w porównaniu z bateriami kwasowo-ołowiowymi, zachowując przy tym stabilne napięcie baterii, niezależnie od stopnia jej rozładowania. Okazjonalne doładowywanie nie stanowi żadnego problemu, jest wręcz pożądane bo wpływa na wydłużenie jego

żywności. Takie podejście gwarantuje utrzymanie wózka w pełnej gotowości do pracy w każdym momencie.

Czy to przekłada się na poprawę efektywności energetycznej?

– Dokładnie tak! Sumaryczne rachunki za energię elektryczną będą niższe w porównaniu z aplikacjami opartymi na tradycyjnych akumulatorach. Dzięki temu rozwiązaniu możemy przyczynić się do redukcji emisji CO₂, a w przypadku korzystania ze źródeł energii odnawialnej zredukować ją nawet do zera!

Jakie dodatkowe korzyści daje to firmie?

– Rozwiązania litowo-jonowe nie wymagają uzupełniania elektrolitu, ani stosowania zamiennych baterii dzięki możliwości bezpiecznego

doładowania w każdym momencie – w związku z tym gwarantując oszczędności zarówno w zakresie przestrzeni (np. brak ładowni) ale również zasobów ludzkich wykorzystywanych do zarządzania bateriami.

W jaki sposób zaspokoić potrzeby energetyczne klientów?

– Akumulatory Toyota Li-Ion zbudowane są modułowo, w związku z tym możemy dobrać ich pojemność w taki sposób, aby zagwarantować odpowiednią wydajność dla każdego z klientów. Bez znaczenia jest fakt czy mamy do czynienia z niewielkim elektrycznym wózkiem paletowym wykorzystywanym do sporadycznej pracy czy też urządzeniem o wysokim udźwigu przeznaczonym do ciągłej i intensywnej pracy.

Akumulatory Toyota Li-Ion zbudowane są modułowo, w związku z tym możemy dobrać ich pojemność w taki sposób, aby zagwarantować odpowiednią wydajność dla każdego z klientów. Bez znaczenia jest fakt czy mamy do czynienia z niewielkim elektrycznym wózkiem paletowym czy urządzeniem o wysokim udźwigu.

Piotr Płoszyński, Product Manager
w Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o.



FOT. TOYOTA



FOT. TOYOTA

Jakie inne zalety niesie ze sobą budowa modułowa akumulatorów Toyota Li-ion?

– Taka konstrukcja umożliwia projektowanie wózków o mniejszych gabarytach – rekomendowanych m.in. do pracy na terenie supermarketów. Idealnym przykładem jest model Toyota BT LW1160 – pierwszy w gamie, który został zaprojektowany wyłącznie w oparciu o modułową koncepcję akumulatorów li-on, dzięki czemu jest znacznie lżejszy i bardziej kompaktowy. Budowa modułowa ułatwia również czynności serwisowe. W momencie wystąpienia awarii nasi technicy są w stanie wymienić uszkodzony moduł na nowy – bez zbędnej zwłoki.

Jak wygląda sytuacja związana z bezpieczeństwem tego rozwiązania?

– Bateria jest w pełni zintegrowana z wózkiem. Wszystko dzięki zastosowaniu opracowanemu przez Toyota systemu BMS, który

nieustannie monitoruje akumulator w czasie jego pracy oraz ładowania. Istotny jest w tym także fakt zapewnienia obustronnej komunikacji pomiędzy akumulatorem i wózkiem oraz prostownikiem. Tego typu rozwiązanie zwiększające bezpieczeństwo nie występują w przypadku baterii kwasowo-ołowiowych. Jednak to nie jedyne autorska solucja – warto w tym przypadku zwrócić na solidną, opracowaną i wykorzystywaną jedynie przez Toyota wtyczkę do ładowania – dzięki takiemu podejściu problem związany z uszkodzonymi złączami znanymi z baterii kwasowo ołowiowych odchodzą do lamusa. Istotny jest również fakt, iż podczas ładowania Toyota Li-ion nie dochodzi do gazowania – dzięki takiej konstrukcji rozwiązanie jest rekomendowane dla przemysłu farmaceutycznego oraz spożywczego. Warto wspomnieć także o technologii DPM zabezpieczającej przed przecięciem sieci energetycznej. Prostowniki dzięki wykorzystaniu

łączności bezprzewodowej komunikują się między sobą w taki sposób, aby nadać odpowiednie priorytet ładowania dla poszczególnych akumulatorów – nie przekraczając tym samym łącznej dostępnej z sieci energetycznej mocy – co ma szczególne znaczenie dla klientów użytkujących magazyny wybudowane przed wieloma laty.

Czy możemy zastosować baterie Toyota Li-ion w mroźni?

– Oczywiście – wszystko dzięki matom dogrzewającym zainstalowanym wewnątrz komory akumulatora. Takie rozwiązanie umożliwia ciągłą pracę nawet w temperaturze otoczenia – 30°C, zapewniając przy tym dostęp do energii także w pracy 3-zmianowej. W tych warunkach wózek z baterią Toyota li-ion o pojemności 420Ah może pracować dłużej niż z tradycyjną 775Ah – nawet bez doładowywania!

Dziękuję za rozmowę



FOT. TOYOTA

Technologia Li-ION pośrednie ogniwo do...

Zasilanie maszyn do przemieszczania ładunków w magazynach bateriami Li-ION nabiera coraz większego rozpędu i nie jest już nowinką. Jednak akumulatory kwasowe jeszcze długo nie oddadzą im pola. Stosunkowo niskie koszty zakupu, łatwa utylizacja, serwis, 140 lat doświadczeń w użytkowaniu, to silne kotwice rynkowe dla tego rozwiązania. Co do eksploatacji, to tutaj zależy jaki aspekt weźmiemy pod lupę.

Jeżeli spojrzymy oczami „człowieka od sprzedaży”, to króluje raczej bezkrytyczny hura- optymizm. „Proste i przyjemne”, tylko brać i użytkować. Tłumaczenie zalet technologii Li-ION poprzez zalety jej stosowania w sprzęcie elektronicznym jest jednak nieścisłe. Miniaturyzacja urządzenia, dłuższa praca na baterii, szybkie ładowanie... Wózek musi mieć swoje gabaryty, aby dźwignąć ładunki o masie kilkuset kilogramów. Ładowarka nie mieści się w kieszeni, a postoje w pracy na ładowanie są niemile widziane.

Z punktu widzenia użytkownika powinniśmy szeroko otworzyć oczy na aspekt eksploatacyjny, który niesie ze sobą niemałą rewolucję w funkcjonowaniu środowiska pracy. Wymaga to nie tylko zmian technicznych, ale też przełamania wieloletnich przyzwyczajzeń związanych z obsługą akumulatorów kwasowych.

Technologia Li-ION jest sprawniejsza energetycznie, zapewnia ok. 30% mniejszy pobór mocy, można ją zastosować do prawie każdego typu zadań, gwarantuje dłuższy czas pracy, jest czysta, bezobsługowa. Osiągniemy to wszystko, ale należy

zmienić wiele z wcześniej wspomnianych przyzwyczajzeń.

Na przykład proces ładowania. Li-ION „kocha” doładowania, dlatego są one silnie wskazane dla utrzymania jej w długiej sprawności. Głębokie rozładowanie bardzo źle wpływa na jej kondycję i żywotność. Co za tym idzie powinniśmy wpleść w harmonogram pracy takie „przerwy” w pracy operatora. To „nowe” zjawisko w analizach czasów pracy środków transportu. Koszt akumulatora Li-ION to np. 14.000-16.000€(3000-5000 cykli), a zamiennika kwasowego 4000€(1500 tyś. cykli), warto więc dołożyć starań, aby osiągnąć jego pełną żywotność.

To często trudna praca nad operatorem wózka i jego przyzwyczajeniami, mała rewolucja. Producent wózków widłowych UNICARRIERS wprowadziło narzędzie do badania profilu operacyjnego wózka, które analizuje cykl pracy wózka w realu i pozwala dobrać odpowiedni zestaw baterii Li-ION-prostownik.

Mroźnia. To pole jeszcze długo będzie zarezerwowane dla baterii kwasowych. Li-ION bardzo źle znosi warunki poniżej zera.



WALDMAR WIĘCEK, PRODUCT MANAGER

LOGIS SP. Z O.O. FOT. LOGIS

Przy podejmowaniu decyzji o wdrożeniu technologii Li-ON należy zachować daleko idący zdrowy rozsądek i zagłębić się w szczegóły. Reżimy związane z użytkowaniem, przechowywaniem, transportowaniem, serwisowaniem są bardzo wyśrubowane w porównaniu do technologii kwasowej.

Prognozuje się, że do 2030 roku technologia Li-ION będzie powszechna w technice magazynowej. Biorąc jednak pod uwagę, że złoża litu szacuje się na ok. 43,6M ton, a roczne zużycie to 600t ...i gwałtownie rośnie, to zapasy oblicza się na ok. 70 lat. Kolejne zaskoczenie, że związki litu w procesie recyklingu akumulatorów Li-ION(1.5-5%), w związku z kosztowną technologią odzysku są traktowane zwykle jako... odpad(stosuje się je np. w budowie dróg). Pozwala to przypuszczać, że mamy tu do czynienia z „tymczasowym” ogniwem pośrednim do czasu opracowania taniego źródła energii. Skoro właśnie odkryto i nauczono bakterie wytwarzać enzym odwracający proces polimeryzacji butelki PET w ciągu ok.90 minut, to „TA” nowa, tania, wydajna bateria jest gdzieś w zasięgu ręki.

Waldemar Więcek, Product Manager, LOGIS SP. z o.o.

Kontynuacja trendu

Nie wiemy w jaki sposób aktualna sytuacja związana z pandemią koronawirusa na świecie wpłynie na całą polską gospodarkę ale jedno jest pewne. Nie wszystkie sektory gospodarki objęte zostaną spowolnieniem lub całkowitym wstrzymaniem swojej działalności.

Opony pełne produkowane w zakładzie firmy Kabat Tyre w Bolechowie będą więc potrzebne i nasza firma nie ma obecnie w planie ograniczenia wielkości produkcji. Dostępność naszych wyrobów będzie więc pełna i natychmiastowa we wszystkich typach i rozmiarach.

Możliwości takiego postępowania wynikają z osiągniętej przez ostatnie lata działalności stabilizacji zarówno załogi jak i wysokiej jakości i powtarzalności produkcji. Nie bez znaczenia jest również postępowanie w tym trudnym okresie w zakresie

przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy urastających do największych wyzwań bieżących dni. Wysokie standardy w tym zakresie oprócz zapewnienia odpowiednich warunków pracy gwarantują również właściwe poczucie bezpieczeństwa wśród pracowników.

Utrzymujący się przez cały okres naszej działalności wzrostowy trend wielkości produkcji i sprzedaży potwierdzony został znacznym przyrostem zarówno w całym 2019 roku jak i w pierwszym kwartale 2020 roku. Naszym celem jest aby tendencja ta, mimo pojawiających się zagrożeń została utrzymana również w kolejnych miesiącach bieżącego roku. Nie bez znaczenia dla realizacji tego celu będą decyzje rządowe mogące wspomóc wszystkich przedsiębiorców i ograniczyć negatywne skutki czasowego, mamy nadzieję, spowolnienia.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami poszerzamy gamę asortymentową produkowanych opon i już w maju rozpoczniemy produkcję kolejnego rozmiaru opon w grupie Eco Power czyli opon przeznaczonych

do mniej intensywnej eksploatacji, tj. rozmiaru 23x9-10. Grupa ta liczyć już będzie 7 rozmiarów w gamie od 8 do 12 cali. W grupie opon typu New Power to już 17 rozmiarów. Wszystkie one wskazane są na naszej stronie internetowej pod adresem <https://kabat.pl/oferta/opony/opony-pejne-do-wozkow-widlowych/>

Już niedługo zaoferujemy naszym klientom opony pełne, gdzie zastosujemy nowy rodzaj mieszanki bieżnikowej umożliwiającej bardziej intensywną eksploatację. Specjalny skład mieszanki będzie charakteryzował się większą odpornością na ścieranie, lepszą rozdziernością oraz twardością. Próby eksploatacyjne już trwają a pierwsze miesiące użytkowania w trudnych warunkach dają uzasadnioną nadzieję na pozytywny wynik końcowy prób.

Mimo bardzo dobrze przyjętych przez rynek naszych opon pełnych i opisanych próbach poszerzenia ich gamy, dostosowując je do różnych warunków eksploatacji i różnych zastosowań, nie ustajemy w wysiłkach aby nasza oferta była jeszcze bardziej bogata. Wskazana na naszej stronie internetowej gama produkcyjna uzupełniona zostanie w bieżącym roku o opony pneumatyczne do wózków widłowych. Trwają już prace niezbędne dla uruchomienia produkcji seryjnej a pierwsze opony zostały już wyprodukowane i są obecnie poddawane wszechstronnym testom eksploatacyjnym. Biorąc pod uwagę nasze możliwości, wynikające z dużego asortymentu produkcji innych wyrobów gumowych, oferta będzie kompleksowa i zawierała będzie również dętki i ochraniacze naszej własnej produkcji.

Piotr Myszkowski, Kabat Tyre
Dyrektor Zakładu w Bolechowie



PIOTR MYSZKOWSKI, KABAT TYRE

FOT. KABAT DYREKTOR ZAKŁADU W BOLECHOWIE

OPONY PEŁNE

DO WÓZKÓW WIDŁOWYCH

KABAT ECO POWER
TRWAŁOŚĆ I EKONOMIA

KABAT NEW POWER
INTENSYWNA EKSPLOATACJA

REKLAMA



WYPRODUKOWANE
W POLSCE



■ PŁASKI I SZEROKI
PROFIL BIEŻNIKA

■ WYŻSZA PRECYZJA
PROWADZENIA I STABILNOŚĆ

■ DOSKONAŁY ODCISK
NA PODŁOŻU

■ JEDNAKOWA GŁĘBOKOŚĆ BIEŻNIKA
NA CAŁEJ SZEROKOŚCI OPONY

DOSTĘPNE W SERWISACH
NA TERENIE CAŁEGO KRAJU

+48 61 81 26 102 | WWW.KABAT.PL

KABAT 

Do inteligentnych sieci i alternatywnych technologii ładowania

Wprowadzając na rynek model Selectiva 4.0, firma Fronius prezentuje nową generację systemów ładowania akumulatorów.

Wraz z rodziną produktów Selectiva 4.0 firma Fronius wprowadza na rynek nową generację swoich udanych systemów ładowania akumulatorów napędowych stosowanych w intralogistyce. Przekonują one do siebie inteligentnymi funkcjami oraz najbardziej dogodnymi i najwydajniejszymi metodami ładowania akumulatorów elektrolitycznych. Poza tym są przygotowane do połączenia w inteligentną sieć. Użytkownicy urządzeń do transportu poziomego otrzymują wyposażenie zdolne sprostać obecnym i przyszłym wyzwaniom i jednocześnie mogą obniżyć koszty eksploatacji, prądu i zmniejszyć emisję CO₂.

Rodzina produktów Selectiva obejmuje kilka modeli o klasach mocy 2, 3, 8, 16, 18 i 30 kilowatów. Użytkownicy mogą nimi ładować akumulatory napędowe o napięciu wyjściowym maks. 80 V. Szczególną zaletą jest wysoka elastyczność zastosowania: urządzenia wyposażo-

no w charakterystyki przeznaczone nie tylko do ładowania wszystkich typowych akumulatorów elektrolitycznych, Lead-Crystal, CSM oraz żelowych, ale także do ładowania akumulatorów o różnych napięciach. Upraszcza to procesy ładowania i pomaga obniżyć koszty użytkownikom urządzeń do transportu pozi-

meo. „Nowa generacja urządzeń jeszcze lepiej spełnia wymogi naszych klientów – także w dziedzinie tak istotnych trendów jak połączenie w sieć, optymalizacja kosztów czy alternatywne sposoby napędu”, podkreśla Patrick Gojer, Global Director Fronius Perfect Charging. Należą do nich m.in. nowe funkcje produktów, jak opcja Power Charging, znacznie poprawiająca ładowanie szybkie lub dodatkowe akumulatorów ołowianych. Opcja Cold Logistics zwiększa wydajność akumulatorów w niskich temperaturach, podgrzewając je zwiększoną ilością energii na początku procesu ładowania.

Przystosowanie nowych systemów ładowania akumulatorów do przyszłych wyzwań jest jasnym celem działu projektowego. „Dla nas ważne jest, aby nasi klienci mieli korzyści ze swoich decyzji inwestycyjnych nie tylko dziś, ale także w kolejnych latach”, mówi Patrick Gojer. Urządzenia z serii Selectiva wyróżniają się przede wszystkim długą żywotnością. Dlatego firma Fronius udziela na nie pełnej 5-letniej gwarancji produktowej. „W ten



NOWE PRODUKTY Z SERII SELECTIVA 4.0 FIRMY FRONIUS FOT. FRONIUS

FRONIUS SELECTIVA 4.0

INTELIĞENTNE ŁADOWANIE AKUMULATORÓW W INTRALOGISTYCE



PRZEKONUJĄCA JAKOŚĆ

Produkty Fronius mają wyjątkowo długą żywotność i są produkowane zgodnie z najwyższymi standardami jakości od ponad 75 lat. Co robi wrażenie nie tylko na nas, ale także na naszych klientach. Są to również inteligentne i przyszłościowe produkty oferowane z imponującą pięcioletnią gwarancją*.



GOTOWE DO ADAPTACJI

Zdajemy sobie sprawę, że Twoja codzienna działalność jest często bardzo wymagająca. Właśnie dlatego nasze ładowarki Selectiva 4.0 są zaprojektowane modułowo, lekkie i łatwe w przenoszeniu przy zmianie lokalizacji, powodując, że możliwe jest ładowanie najbardziej popularnych technologii akumulatorów kwasowo-ołowiowych, Lead-Crystal i CSM. Twoja korzyść? Ładowarka, która elastycznie się dostosowuje do twoich wymagań i różnych napięć i możliwości twoich baterii.

sposób firma Fronius spełnia swoją obietnicę gotowości do sprostania przyszłym wyzwaniom, ponieważ systemy ładowania akumulatorów już dziś są gotowe do zastosowania w połączonych cyfrowymi sieciami otoczeniach produkcyjnych i logistycznych", dodaje Patrick Gojer.

Modele z serii Selectiva 4.0 punkują także w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. Patrick Gojer: „Każdy proces ładowania jest optymalnie dostosowany do potrzeb danego akumulatora – zapewnia to szczególnie łagodne i chłodne ładowanie. W ten sposób można obniżyć zużycie energii o maksymalnie 30 procent w stosunku do innych technologii, a także wyraźnie zmniejszyć emisję CO₂ dzięki zastosowaniu oszczędnej technologii ładowania”.

Całości atrakcyjnego pakietu dopełniają szeroki zakres funkcji oraz

bogaty asortyment rozwiązań specjalnych, przeznaczonych do specjalnych przypadków zastosowań. Urządzenia z serii Selectiva są częścią szerszej koncepcji rozwiązań firmy Fronius, obejmującej usługi, doradztwo i komponenty systemu. Firma Fronius wspomaga użytkowników, dostarczając im idealne

wyposażenie ich wydajnego rozwiązania do ładowania akumulatorów i w ten sposób pomaga optymalizować koszty użytkowania elektrycznych urządzeń do transportu poziomego zgodnie z duchem zrównoważonego rozwoju.

Każdy proces ładowania jest optymalnie dostosowany do potrzeb danego akumulatora – zapewnia to szczególnie łagodne i chłodne ładowanie. W ten sposób można obniżyć zużycie energii o maksymalnie 30 procent w stosunku do innych technologii, a także wyraźnie zmniejszyć emisję CO₂.

Patrick Gojer
Global Director Fronius Perfect Charging

Fronius



FOT. FRONIUS

Strategia przetrwania

Co pod koniec kwietnia 2020 można powiedzieć o roku poprzednim oprócz tego, że był? Pandemia COVID-19 zmieniła zastane warunki gry, w sposób totalny w ciągu zaledwie kilkunastu dni, powodując, że ogromna ilość stabilnych, kwitnących do tej pory biznesów stanęła na krawędzi bankructwa lub już osunęła się w przepaść.

Co można powiedzieć o statystykach rynkowych, danych, analizach – w dobie, gdy każda chwila dostarcza nowe dane, z którymi do tej pory nie mieliśmy do czynienia? Jak będzie zachowywał się rynek za miesiąc, dwa? Za pół roku? Rok? Jaka będzie

jego pojemność? Nastrój przedsiębiorców? Zdolność kapitałowa firm do finansowania inwestycji?

Jedno wiemy na pewno, stałe elementy gry, które wspomagały estymacje rynkowe, całą prognozę, stały się nieaktualne z dnia na dzień.

Nasi brytyjscy, włoscy czy hiszpańscy partnerzy od dziesięcioleci bardzo twardo stojący na powierzchni globalnego przemysłu powszechnie określanego nazwą: Material Handling walczą o przetrwanie na wielu płaszczyznach.



FOT. MTL ASCO

Powiedzenie czegoś więcej jest trudne.

Mamy ponad 30 lat historii – rozpoczynając biznes w niełatwych czasach – w 1988 roku.

Przeżyliśmy w międzyczasie kilka bardzo poważnych światowych kryzysów, z których niejeden „pokonał” potężne do tej pory koncerny – dostarczające nam swoje wyroby.

Przetrwaliśmy wszystko dzięki życzliwości i zaufaniu klientów oraz fantastycznemu zespołowi współpracowników.

Nasza strategia przetrwania zawsze jest taka sama – STARAĆ SIĘ BARDZIEJ.

W czasie epidemii totalną wagę przywiązujemy do bezpieczeństwa naszych klientów i współpracowników. Od pierwszych informacji o COVID-19 – wprowadziliśmy wszystkie możliwe elementy ochronne:

- ♦ maski,
- ♦ przyłbice,
- ♦ środki dezynfekujące,
- ♦ okulary ochronne,
- ♦ mierzenie temperatury.



FOT. MTL ASCO

Mamy ponad 30 lat historii – rozpoczynając biznes w niełatwych czasach – w 1988 roku.

Przeżyliśmy w międzyczasie kilka bardzo poważnych światowych kryzysów, z których niejeden „pokonał” potężne do tej pory koncerny – dostarczające nam swoje wyroby.

Przetrwaliśmy wszystko dzięki życzliwości i zaufaniu klientów oraz fantastycznemu zespołowi współpracowników.

W czasach pandemii nadrzędną strategią i wymaganiem jakie sobie stawiamy jest przetrwanie organizacji oraz zabezpieczenie naszych pracowników.

32 lata funkcjonowania to sporo czasu. Jesteśmy firmą rodzinną, z czego jesteśmy dumni szczególnie. Zatrudniamy kuzynów, małżonków, dzieci i rodziców, przyjaciół.

Nie chodzi tu o rodzinę właścicieli tylko cały zespół, zawsze stosowaliśmy tak nielubianą przez koncerny strategię łączenia rodzin w miejsce ich dzielenia.

Dlatego dzisiaj mogę powiedzieć jedno, ze 100% pewnością: mamy atmosferę rodzinną.

Rok 2018 był fantastyczny, 2019 bardzo dobry, 2020 będzie jaki będzie – ale w przyszłość patrzymy z pełnym optymizmem.

Co daje nam ogromną przewagę w rynku, to luksus reprezentowania w Polsce potężnego producenta

wózków widłowych HELI: kanały dostaw towarów, marketingu, dostępność części czy wózków widłowych na magazynie jest doskonała, zupełnie niezakłócona aktualną sytuacją.

Praktycznie „od ręki” w kraju mamy dostępnych 1000 wózków, 150 w naszym francuskim magazynie oraz dodatkowo zasoby HELI EUROPE.

To czyni nasz biznes stabilnym.

Korzystając z okazji, chciałbym podziękować Wszystkim naszym Klientom oraz Partnerom jak i współpracownikom, którzy nadają sens naszemu działaniu, TAKI MOMENT JAK TEN uświadamia nam to szczególnie mocno.

Życzymy również wszystkiego najlepszego naszym konkurentom, a przez wiele lat zawarliśmy wiele przyjaźni które łączą, chociaż podobno przeciwstawne interesy powinny dzielić.

Adam Werewka

MTL Asco sp. z o.o.

WÓZKI **HELI** ROBIĄ ROBOTĘ NAWET ZA SYZYFA



WYŁĄCZNY IMPORTER

 **MTL ASCO Sp. z o.o.** 

www.helipolska.pl

tel. 32 411 12 13

Opatentowana opona superelastyczna CAMSO

Camso wprowadza w rynek oponę Solideal RES Xtreme NMAS, nową, niebrudzącą superelastyczną oponę do wózków widłowych, która rozwiązuje ważne kwestie bezpieczeństwa pracy związane z ładunkami elektrostatycznymi, wytwarzanymi przez standardowe opony niebrudzące.

Informacja ta pojawia się około rok po wprowadzeniu przez Camso na rynek pierwszej w branży, niebrudzącej, antystatycznej (NMAS) opony do wózków widłowych, a dokładniej mówiąc opaski amortyzującej Solideal PON 775 NMAS. Dodanie opony Solideal RES Xtreme NMAS do oferty Camso sprawia, że jest on pierwszym producentem opon, który oferuje swoim klientom kompletną gamę niebrudzących, szarych opon antystatycznych (NMAS) do wózków widłowych, dostarczającym obecnie rozwiązania zarówno w segmencie opasek amortyzujących, jak i opon superelastycznych (pełnych).

„Opaska Solideal PON 775 NMAS została przyjęta na rynku w wyjątkowy sposób. Klienci w końcu dostali niebrudzącą oponę o nadzwyczajnych osiągnięciach, która zapobiega również gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych”, mówi Thierry Miche, dyrektor wykonawczy ds. li-

nii produktów Material Handling w Camso. „Opaski amortyzujące spotyka się głównie w Ameryce Północnej, a wózki widłowe w Europie, Oceanii i Ameryce Łacińskiej pracują w przeważającej większości na oponach superelastycznych (pełnych). Jako światowy lider w branży opon przemysłowych, musieliśmy opracować superelastyczną niebrudzącą oponę antystatyczną (NMAS), aby odpowiedzieć na potrzeby klientów na całym świecie”.

NAJLEPSZA OPONA SUPERELASTYCZNA DO WYSOKIEJ INTENSYWNOŚCI PRACY

Oprócz rozwiązania ważnego problemu, jakim jest bezpieczeństwo pracy związane z ładunkami elektrostatycznymi wytwarzanymi przez opony niebrudzące, opona Solideal RES Xtreme NMAS zmniejsza wibracje, co zwiększa komfort pracy operatora i zmniejsza kumulację ciepła

w oponach, wydłużając jej żywotność. Jej konstrukcja czerpie kluczowe cechy z popularnej serii Solideal RES 660 Xtreme i korzyści ze sprawdzonej technologii antystatycznej Camso.

PROBLEM Z OPONAMI NIEBRUDZĄCYMI

„Od kilku lat gromadzenie się ładunków elektrostatycznych stanowi duży problem w branży transportu wewnętrznego, ze szczególnym uwzględnieniem wózków widłowych. Ponieważ nawet w ponad 30% za-



OPONA RES XTREME NMAS FOT. CAMSO



PON 775 NMAS FOT. CAMSO

stosowań w wózkach widłowych wymagane jest stosowanie opon niebrudzących, ich tendencja do tworzenia ładunków elektrostatycznych jest częścią ceny, jaką trzeba zapłacić za ich zalety", dodaje Thierry Miche.

Rzeczywiście, kumulacja ładunków elektrostatycznych jest powszechna w oponach niebrudzących ze względu na krzemionkę, który jest komponentem stosowanym jako wypełniacz wzmacniający mieszankę gumy. Nadaje ona także oponom ich jasną barwę oraz właściwości nie zostawiania śladów na podłożu, ale zamiast przewodzić elektryczność, tak jak jej czarny odpowiednik w postaci sadzy, krzemionka ma właściwości izolujące. W rezultacie ładunki elektrostatyczne generowane przez tarcie są magazynowane, a nierozpraszane, i w sposób ciągły gromadzą się w maszynie, aż do momentu kontaktu z innym materiałem przewodzącym, w celu ich uwolnienia – na przykład ładunkiem, ciałem

Antystatyczna „wtyczka” – czarna kropka – pomaga odprowadzać ładunki elektrostatyczne przy każdym obrocie koła.

człowieka lub jakimkolwiek urządzeniem w miejscu pracy wózka.

„Gromadzenie się ładunków elektrostatycznych w oponach niebrudzących może nawet prowadzić do obrażeń ciała operatora, pożarów i uszkodzenia urządzeń, a kwestie bezpieczeństwa pracy firma Camso traktuje bardzo poważnie”, konkluduje Thierry Miche.

REWOLUCYJNA, OPATENTOWANA TECHNOLOGIA

Chociaż paski i łańcuchy uziemiające wózek widłowy, zapewniają pewien stopień ochrony, to zużywają się, pękają lub zbierają kurz i zanieczyszczenia, co stopniowo izoluje je od podłoża. Mogą również stanowić kosztowną część umów konserwacji prewencyjnej.

Od 2018 roku Camso dostarcza opatentowaną niebrudzącą technologię antystatyczną dla flot transportu wewnętrznego poszukujących bezpieczniejszej i skuteczniejszej alternatywy dla tego segmentu opon.

Opona Solideal RES Xtreme NMAS ma zawulkanizowany w konstrukcji opony cylindryczny trzpień ze specjalnej czarnej mieszanki gumy o wysokiej przewodności, łączącej stalową obręcz felgi z powierzchnią bieżnika, co działa jak specjalna ścieżka odprowadzania zgromadzonej energii elektrycznej przy każdym obrocie koła. Ta antystatyczna „wtyczka” jest łatwo zauważalna, gdy patrzy się na oponę: na powierzchni bieżnika znajduje się czarna kropka.

Dzięki oponie Solideal RES Xtreme NMAS firma Camso oferuje obecnie kompletną linię superelastycznych opon do wszelkich intensywnych zastosowań, także takich, w których nagromadzenie się ładunków elektrostatycznych może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa pracy. Opony Solideal RES Xtreme NMAS są obecnie dostępne poprzez globalną sieć dystrybucji Camso, także w Polsce. Aby dowiedzieć się więcej, proszę odwiedzić stronę internetową Camso lub obejrzeć film marketingowy.



WIDEO: CAMSO

Czas szans

Koronawirus, zagrożenie które wpływa na nas od marca 2020 dla firmy Toolmex Truck nabrało realnych kształtów już z początkiem roku, kiedy epidemia zaatakowała Chiny oraz Koreę Południową, kraje pochodzenia naszych największych partnerów biznesowych – największego producenta wózków widłowych firmy HANGCHA oraz koncernu HYUNDAI. Pandemia w sposób istotny zakłóciła nasz łańcuch dostaw i wpłynęła na zmniejszenie naszych stanów magazynowych. Na szczęście nasz model biznesowy, który zakłada, że czas dostawy wózka do klienta, w przypadku najbardziej popularnych modeli, nie może być dłuższy niż 14 dni od zamówienia, wymusił na nas budowę dużych stanów magazynowych i pozwolił na zaspokojenie bieżących zamówień bez istotnego wpływu na czas ich realizacji w początkowej fazie pandemii.

**Pomimo pesymizmu
który panuje
obecnie na rynkach
my postrzegamy
obecną sytuację jako
ogromną szansę
dla naszej firmy.**

W chwili obecnej firma Toolmex Truck ma przed sobą kolejne wyzwania zarówno w sferze społecznej jak i gospodarczej. W strefie społecznej naszym celem jest taka optymalizacja zatrudnienia aby w jak najmniejszym stopniu wpłynęło to na nasz zespół. W sferze

gospodarczej musimy zmierzyć się z wyraźnym spadkiem dynamiki zamówień i odkładaniem przez naszych klientów decyzji zakupowych na późniejsze terminy.

Pomimo pesymizmu który panuje obecnie na rynkach my postrzegamy obecną sytuację jako ogromną szansę dla naszej firmy. Dzięki dużej dywersyfikacji naszego portfela klienci znajdują u nas maszyny oraz rozwiązania intralogistyczne dla każdej branży, każdej firmy, każdego procesu produkcyjnego i transportowego, począwszy do dużych maszyn służących do obsługi kontenerów firmy KONECRANE, poprzez wózki czołowe HYUNDAI, HANGCHA, ładowarki teleskopowe MERLO, a skończywszy na wózkach magazynowych HYUNDAI, HANGCHA, ARMANNI. Szeroki portfel produktów w połączeniu z dużym doświadczeniem i kompetencjami naszego zespołu daje klientowi gwarancje, że oferowane mu rozwiązania są zoptymalizowane i dopasowane pod jego indywidualne potrzeby.

Toolmex Truck

TOOLMEX TRUCK

*Z nami
praca
staje się
przyjemnością!*

ul. Metalowa 7b
26-500 Szydłowiec

www.toolmex-truck.com.pl

✉ toolmex-truck@home.pl

☎ +48 617 48 06

MERLO

HANGCHA

HYUNDAI

KONECRANES

ARMANNI



ANALIZA RYNKU

Wstęp

1

1. SYTUACJA GOSPODARCZA POLSKI W 2019 R.

Według wstępnych danych GUS w 2019 r. PKB w Polsce wzrosło o 4%. Ogólne ceny towarów i usług konsumpcyjnych w pierwszej połowie 2019 r. znacznie wzrosły. Wartość dodana ogółem zmalała nieznacznie, jednak sektor budownictwa widocznie ucierpiał. Ogólny wskaźnik koniunktury gospodarczej pod koniec 2019 r. kształtuje się na poziomie niższym niż w roku poprzedzającym. Bardzo ważnym czynnikiem mającym wpływ na gospodarkę kraju jest pandemia wirusa SARS-CoV-2, jednak spekulacje dotyczące skutków są obarczone dużym marginesem błędów.

2. RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH

Rok 2019 charakteryzował się wysokim popytem i podażą powierzchni przemysłowych i magazynowych. Popyt brutto wyniósł 4,01 mln mkw., czyli podobnie jak w 2018 r., a do użytku oddano 2,71 mln mkw. nowych powierzchni magazynowo-produkcyjnych. Wskaźnik pustostanów wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o 2 p.p. i wyniósł 6,5% na koniec roku. W budowie pozostawało jeszcze 1,9 mln mkw. powierzchni magazynowych.

2

3

3. RYNEK WÓZKÓW WIDLÓWYCH

Na polskim rynku można zauważyć stały wzrost liczby wózków widłowych. Porównując z rynkiem europejskim, pozycja Polski poprawia się z roku na rok. Wykresy wskazują, że klienci najczęściej wybierają używane pojazdy spalinowe lub nowe elektryczne. Z jednej strony jest to spowodowane rozbudową floty, która umożliwi większy obrót towarów i tańszy zakup wózków spalinowych. Z drugiej strony udział w wyścigu technologicznym zmusza do skorzystania z nowoczesnych technologii.

4. WÓZKI WIDŁOWE WEDŁUG UDŹWIGU

W 2019 r. zarejestrowane nowe wózki widłowe o napędzie elektrycznym stanowiły aż 72% ogółu, natomiast używane zaledwie 28%. W niemal każdej kategorii udźwigu przewyższała liczba rejestracji nowych wózków widłowych. Podsumowując analizę rynku, struktura dominującego udźwigu jest taka sama zarówno dla pojazdów używanych, jak i nowych – najpopularniejsze były wózki o udźwigu do 2 ton, drugie miejsce zajęły te w przedziale od 2 do 3 ton, a trzecie od 3 do 4 ton.

5. DOMINUJĄCY UDŹWIG

Struktura rejestracji wózków widłowych jest bardzo podobna do tej z 2018, 2017 czy nawet 2016 r. W dalszym ciągu dominują wózki z udźwigiem do 2 ton, niemniej impet tego trendu wzrostowego znacząco przyhamował. Co ważniejsze, zaobserwować można wyższą liczbę rejestracji wózków każdej nośności, co przemawiać może cięglym rozwojem branży logistycznej – wzrost ten jest jednak mniejszy niż w latach poprzednich, co świadczy również o spowolnieniu rozwoju tego sektora. Zaznaczyć również należy, że tendencja wzrostowa prawdopodobnie zostanie przełamana w 2020 r., co może być spowodowane pandemią wirusa SARS-CoV-2 oraz zapowiadany przez wielu ekonomistów kryzysem gospodarczym.

6. WÓZKI WIDŁOWE WEDŁUG MIEJSCA REJESTRACJI

Według danych uzyskanych z Urzędu Dozoru Technicznego w 2019 r. liczba wózków zarejestrowanych w Polsce wzrosła o 17,3%. Liderem wózków podnośnikowych w Polsce pod względem liczby wózków zarejestrowanych jest oddział w Łodzi. To nowość, gdyż w ostatnich latach to Poznań był liderem. Najwięcej rejestracji nowych wózków widłowych odnotowano natomiast w Warszawie. Główną przyczyną tego stanu jest fakt, że większość firm leasingowych ma w tym mieście swoją siedzibę.

7. LEASING WÓZKÓW WIDŁOWYCH

W 2019 r. odnotowano spadek wartości netto rynku leasingu w porównaniu do 2018 r. o 4765,5 mln zł (5,8%). Jednocześnie nastąpił wzrost wartości środków finansowych przeznaczonych na leasing wózków widłowych. Wartość środków finansowych wyniosła 1297,7 mln zł. W pierwszym półroczu 2019 r. 17 przedsiębiorstw prowadziło działalność leasingową wózków widłowych.

8. WARTOŚĆ RYNKU WÓZKÓW WIDŁOWYCH

W 2019 r. odnotowano wzrost wartości rynku wózków widłowych – przekroczyła ona 20 mld zł. Zakupione w poprzednim roku nowe oraz używane wózki widłowe wyceniono na 3248,71 mln zł, z czego 2519,09 mln zł zostało przeznaczone na zakup nieużywanych do tej pory wózków.

Część analityczna raportu dostępna jest odpłatnie.

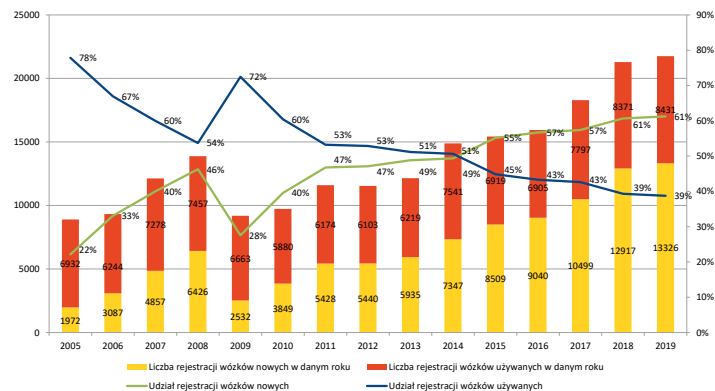
Osiem rozdziałów opisujących otoczenie i rynek wózków widłowych:

- Sytuacja gospodarcza Polski,
- Rynek wózków widłowych,
- Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych,
- Wózki widłowe według udźwigu,
- Dominujący udźwig,
- Wózki widłowe według miejsca rejestracji,
- Rynek leasingu wózków widłowych,
- Leasing wózków widłowych.

Wykres 3.1. Liczba rejestrowanych wózków w latach 2017-2019 na świecie



Wykres 3.4 Stosunek liczby rejestracji wózków nowych do używanych w latach 2005-2019



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zgromadzonych z FEM

KUP RAPORT

