

emil



PROGNOZY DLA RYNKU E-COMMERCE

Michał Czechowski
Dyrektor zarządzający
SwipBox Polska

OD 55 LAT NA RYNKU

Pojemniki RAKO od Georg Utz
Przejdź do strony 14

RABEN PODSUMOWUJE ROK

Raben notuje wzrost w 2019
Zobacz – strona 20



OBSŁUGA
NAZIEMNA



HEAVY
TRUCKS



ZASTOSOWANIA
ZEWNĘTRZNE

TENSOR®

NAJLEPSZY
W SWOJEJ KLASIE
DO WYMAGAJĄCYCH
ZASTOSOWAŃ



Wydajniejsza praca ciężkiej
 » większej pojemności (= więcej energii),
 » wyższemu napięciu (= więcej energii),
 » wydajnemu odzyskiwaniu energii,
 » odporności na wysoką moc szczytową.

Dłuższa żywotność dzięki:
 » niższej temperaturze pracy,
 » wysokiej wydajności przy intensywnej eksploatacji.

Perfekcyjne dopasowanie do szybkiego
i okazjonalnego ładowania.

Oszczędność energii dzięki doskonałej wydajności energetycznej.



PRZEMYSŁ
SPOŻYWCZY



CHŁODNIE



OBSŁUGA
MAGAZYNOWA

TENSOR® XGEL

POŁĄCZENIE
WIODĄCYCH TECHNOLOGII



Tensor xGEL to efekt technologicznej rewolucji, która wykorzystuje technologię TENSOR, czyli miedzianą kratkę 3D w kształcie rombu pokrytą ołowiem, pozwalającą na uzyskanie dziesięciokrotnie większej przewodności w płycie ujemnej oraz lepszych parametrów – dzięki całkowicie przeprojektowanej płycie dodatniej o cylindrycznej budowie i zwiększonej powierzchni.

W nowej baterii TENSOR xGEL zastosowano kombinację wyżej opisanej budowy z technologią Sonnenschein dryfit®. W efekcie TENSOR xGEL jest wysokowydajną baterią o dużej pojemności i doskonałej zdolności przyjmowania ładunku, całkowicie bezobsługową, możliwą do pełnego doładowania z poziomu rozładowania wynoszącego 70% – w ciągu 8 godzin – dzięki unikalnemu profilowi GNB X.

GNB®
INDUSTRIAL POWER
A Division of Exide Technologies

WIECEJ INFORMACJI NA: WWW.EXIDE.COM



MODERNLOG

Targi Logistyki, Magazynowania
i Transportu

2-5.06.2020, POZNAŃ

www.modernlog.pl



Międzynarodowe
Targi Poznańskie



ZAKRES TEMATYCZNY

- > MAGAZYN PRZYSZŁOŚCI
- > NOWOCZESNE SYSTEMY TRANSPORTU
- > ROZWIĄZANIA DLA E-COMMERCE I OMNICHANNEL
- > SOFTWARE / IOT
- > LOGISTYKA KONTRAKTOWA

**TARGI
LOGISTYKI**

4.0



SPIS TREŚCI

06

CHRONOMETR WYDARZEŃ

Najważniejsze naszym zdaniem informacje branżowe z minionego miesiąca

17

BILANS

Tutaj publikujemy analizy, raporty z rynku oraz podsumowania kolejnych etapów działalności firm

24

TECHNOLOGIE

Wiadomości poświęcone nowym technologiom i innowacyjnym rozwiązaniom technicznym

29

LOGISTYKA KONTRAKTOWA

Dział poświęcony działaniom operatorów logistycznych i szeroko pojętemu transportowi

EMIL

elektroniczny miesięcznik informacji logistycznej
nr 1/2020

WYDAWCA

LOG4.PL
Andrzej Szymkiewicz
Os. Bol. Chrobrego 34/64
60-681 Poznań
NIP: 9720481162
REGON: 634238765

REDAKCJA

ul. Szarych Szeregów 27 lok. 28
60-462 Poznań
Tel. 61 847 49 08
E-mail: log4@log4.pl
Website: www.log4-emil.pl

REDAKTOR NACZELNY

Andrzej Szymkiewicz
andrzej@log4.pl

PROJEKT MENADŻER

Daria Kropidłowska
E-mail: daria@log4.pl
Tel. 61 847 49 08

AUTORZY

Michał Czechowski
Wojciech Podsiadły

WSPÓŁPRACA

BLACK & WHITE PR
Bluevine Consulting
Cohn & Wolfe
dfusion communication
First Public Relations
GENESIS PR
GlobalBrand Institute
Havas PR Warsaw
InPlus PR
Partner of Promotion

STUDIO DTP

Monolitera.pl

Publikacja specjalistyczna

WSPARCIE STRATEGICZNYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ



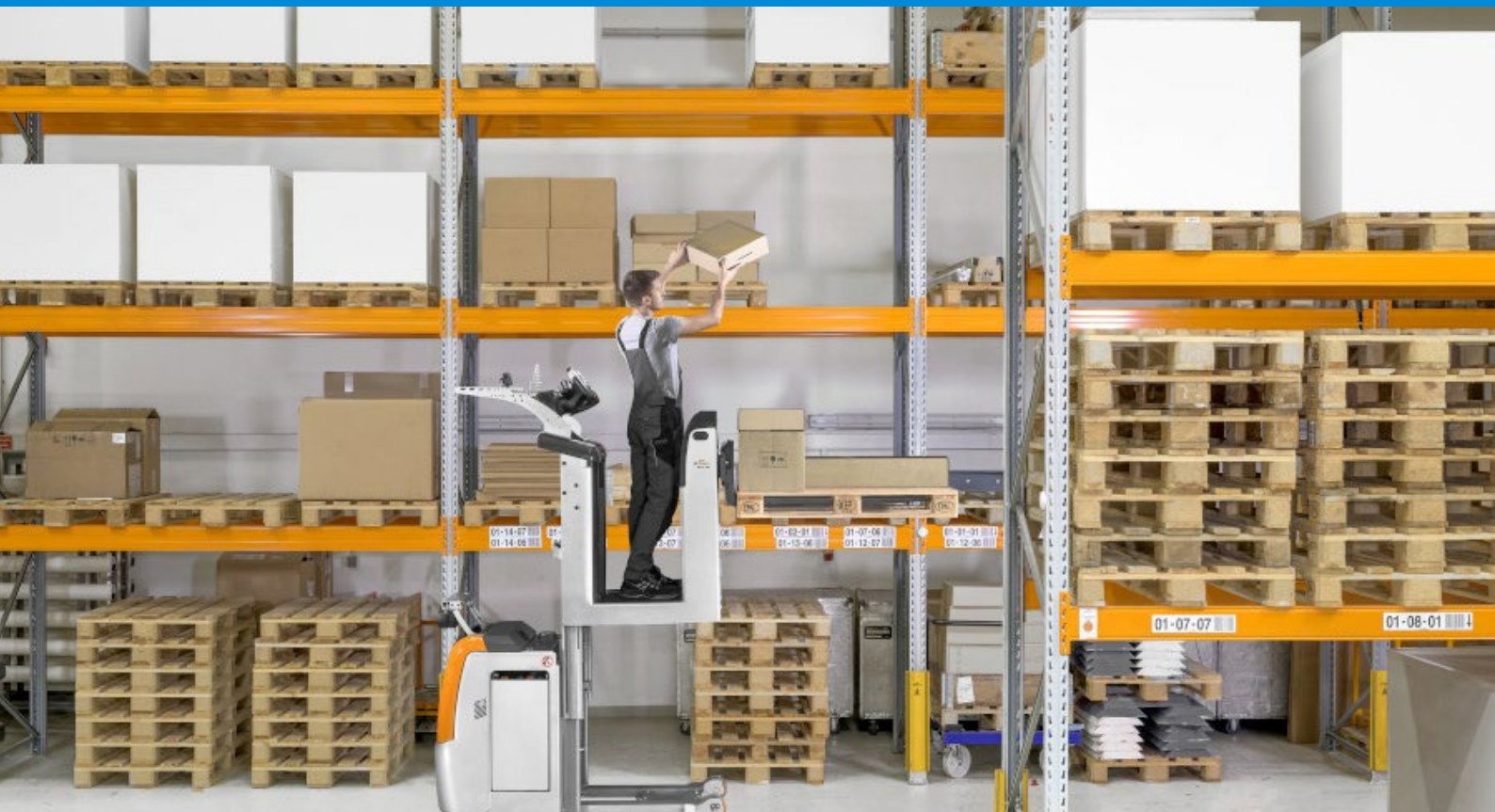
Początek roku jest zawsze okresem podsumowania tego, co było, oraz wprowadzania zmian, które mają wpłynąć na osiąganie kolejnych poziomów rozwoju. W naszej redakcji mamy właśnie taki czas – podsumowujemy i publikujemy pierwsze magazynowe wydanie EMIL-a. Wydajemy nowe pismo, które naszym zdaniem będzie cieszyć oko ciekawą grafiką i zadowalać treścią informacyjną. Bardzo jestem ciekaw Państwa opinii na jego temat. Podejmując decyzję o zmianie szaty graficznej, kierowaliśmy się pewną nostalgią wobec magazynowych właściwości pisma.

Nie zmieniamy naszego podejścia do informacji – każda jest ważna i wybieramy dla Państwa te, które naszym skromnym zdaniem są spójne w swej wymowie z in-

nymi treściami, tworząc z nimi logiczną całość. Działy tematyczne pozostają takie same, będziemy w nich lokować informacje odpowiadające tym przekazom.

Nie zamykamy się na propozycje wprowadzenia tematów istotnych dla branży logistycznej, będziemy je rozpowszechniać, wykorzystując nasze redakcyjne narzędzia. Zachęcamy do współpracy, aby treści zawarte na łamach EMIL-a dotyczyły jak największej liczby obszarów, w których operacje logistyczne wpływają na efektywność i skuteczność kosztową złożonych działań gospodarczych. Bo czymże jest logistyka, jak nie wsparciem strategicznych przedsięwzięć.

Zapraszam do lektury nowego wydania magazynu EMIL.



Autor: Wojciech Podsiadły. Fot. Still

ROK 2019 W GOSPODARCE MAGAZYNOWEJ

Dynamiczny przyrost powierzchni magazynowej, upowszechnienie baterii litowo-jonowych, rozwiązań automatyzacyjnych i cyfrowych, a także zapowiedź przepisów, które jeszcze bardziej przyspieszą technologiczne zmiany – to kilka spośród tematów, które dominowały w intralogistyce w minionym roku.

Coraz częściej można spotkać głosy wieszczące rychłe nadejście spowolnienia gospodarczego. Gdyby jednak wziąć pod uwagę, jak wyglądał rok 2019 roku w transporcie i logistyce, koniunktura zdaje się zaskakująco dobra. W okresie, za który dane już poznaliśmy, dynamicznie

zwiększała się ilość oddawanej do użytku powierzchni magazynowej, a firmy chciały zwiększać zatrudnienie. I choć trudno było o zmotywowane i kompetentne kadry, dostawcy rozwiązań logistycznych oferowali sprzęty i systemy pozwalające sobie z tym radzić. Oto wybrane zjawiska, które

zdefiniowały rok 2019 w obszarach: przestrzeni magazynowej i zatrudnienia w TSL, technologicznych innowacji oraz przepisów wpływających na działania w tej branży podmioty.

PRZESTRZEŃ MAGAZYNOWA I ZATRUDNIENIE

Według raportu Savills Research rynek magazynowy w Polsce 2019 roku utrzymywał dużą dynamikę wzrostu. Od stycznia do września 2019 roku oddano do użytku o 39 proc. więcej powierzchni niż w po-

równywalnym okresie 2018 r. Rynek wchłonął 1,6 mln mkw. powierzchni (wzrost o 7%). Jak podano w opracowaniu „Marketbeat: polski rynek magazynowy” Cushman & Wakefield po III kwartale, zasoby powierzchni osiągnęły w naszym kraju poziom 17,76 mln mkw. W strukturze inwestycji dominowały parki logistyczne z modułami BIG-BOX, inwestycje Build-To-Suit oraz Small Business Units, których rozwój jest szczególnie uwarunkowany rosnącą dynamiką branży e-commerce i potrzebą skrócenia czasu dostaw w aglomeracjach. Szybki wzrost podaży powierzchni w tym sektorze nie rozregulował jednak rynku. Odsetek pustostanów i koszty czynszu pozostają na stabilnym poziomie. Z rynku docierają już jednak pierwsze sygnały, że w kolejnym roku wzrost podaży nieco zwolni. Na koniec III kwartału 2019 w budowie pozostawało 1,8 mln mkw. magazynów – o 13 proc.

mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. W parze ze zwiększaniem powierzchni szły plany intensywnego zatrudniania przez firmy działające w sektorze transportu i logistyki nowych pracowników. Podniesienie ich liczby w II i III kwartale deklarowało, odpowiednio, 17 i 20 proc. przedsiębiorstw tej branży. Eksperti Manpower przewidywali wówczas, że potrzebni będą przede wszystkim: pracownicy na stanowiska kierowców, operatorów wózków widłowych z uprawnieniami UDT oraz pracownicy magazynowi i pakowacze.

TECHNOLOGIA

Powszechny na rynku niedobór rąk do pracy stymuluje rozwój technologicznych rozwiązań, które zwiększają efektywność zatrudnionych osób – w tym dzięki poprawie ergonomii – i wspomagają optymalizację procesów. Tak sformułowanemu opisowi odpowiadają właściwie wszystkie produkty wyróżnione w tym roku nagrodą IFOY. Zdalne urządzenie do pomiaru ładunków; inteligentna rękawica rozpoznająca zarówno kody kreskowe, jak i 2D; oprogramowanie do szkolenia operatorów w wirtualnej rzeczywistości – wszystko to pozwala realizować zadania szybciej, łatwiej i bezpieczniej. Nagrodzone wózki natomiast: pierwszy reach truck ze zintegrowaną baterią litowo-jonową; wyjątkowo ergonomiczny wózek czołowy; jak i zautomatyzowany zestaw transportowy będący w stanie całkowicie przejąć zaopatrzenie linii produkcyjnych – pozwalają operatorom pracować wygodniej lub wręcz wyłączyć się z realizacji powtarzalnych zadań,



w których łatwo może zastąpić ich maszyna.

– Zapotrzebowanie na zautomatyzowane rozwiązania transportowe jest wysokie i szybko rośnie. Nie tylko w przemyśle, ale także w sektorze handlu i usług przedsiębiorcy zmagają się ze zwiększającymi kosztami pracy i niedoborem wykwalifikowanych pracowników. E-commerce dodatkowo zwiększa presję na logistykę z krótkim czasem dostawy. Dzięki systemom AGV i automatycznym rozwiązaniom magazynowania można dziś realizować bardzo ekonomiczne i skalowalne rozwiązania transportu i przeładunku – zwiększając konkurencyjność firmy niezależnie od branży, w której działa – mówi Rhea Langkammer, pełniąca w STILL funkcję Head of Marketing Business Line Sales Applications & Services.

PROINNOWACYJNE PRAWODAWSTWO

Dalszemu rozwojowi technologicznemu, zarówno w obszarze ekologicznych napędów, jak i rozwiązań cyfryzacji sprzyjają już realizowane lub zapowiedziane przepisy i wytyczne. Przykładowo, od grudnia 2018 obowiązuje Rozporządzenie

Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego urządzeń transportu bliskiego (UTB). By spełnić jego postulaty dotyczące prowadzenia dziennika konserwacji oraz rejestracji przebiegu eksploatacji dla każdego funkcjonującego w zakładzie UTB warto zaopatrzyć się w sprzęt i oprogramowanie do automatycznej ewidencji. Przepis zresztą wprost dopuszcza dokumenty w wersji elektronicznej.

– Systemy klasy Fleet Manager, których przykładami są STILL FleetManager albo neXXt fleet, pod warunkiem wyposażenia wózków w nadajniki GPRS, automatycznie gromadzą dane na temat liczby roboczogodzin, długości przejechanych tras itp. Nie tylko zawierają więc dane potrzebne do optymalizacji użytkowania floty intralogistycznej, ale także – ponieważ jako efekt uboczny – pozwalają bez wysiłku pozyskać dane potrzebne w świetle przepisów. Dają także możliwość prowadzenia elektronicznego dziennika konserwacji oraz jej planowania – mówi Rafał Pańczyk, Advanced Applications Manager STILL Polska. – Rozwiązanie znacząco zmniejsza

liczbę czynności, które osoba odpowiedzialna za dozór techniczny nad wózkami musi wykonać, by prowadzić wzorcową dokumentację – dodaje.

Unijne ustawodawstwo premiuje natomiast wózki nisko- i bezemisyjne. Od 1 stycznia 2019 (dla wybranych pojazdów od początku 2020) obowiązuje dyrektywa o „limitach emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych oraz homologacji dla silników spalinowych wewnętrzznego spalania do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach”. Wprowadza ona wymóg, by każdy noworejestrowany w Unii pojazd spełniał restrykcyjne wytyczne.

Według ekspertów wskutek przepisów dążących do ograniczenia w Europie emisji CO₂, koszt zakupów wózków spalinowych może wkrótce wzrosnąć o 15–20 proc. W niektórych przypadkach będą one droższe niż elektryczne odpowiedniki. Otwiera to drogę „pod strzechy” nowoczesnym, wydajnym i ekologicznym maszynom z bateriami Li-Ion, które nie tylko spełniają wszelkie normy, ale także – jak wykazano w ostatnich testach – są w stanie prześcignąć wózki Diesla pod względem efektywności pracy. ■

P3 WZMACNIA POLSKI ZESPÓŁ

P3

Do polskiego zespołu P3, długo-terminowego właściciela i dewelopera europejskich obiektów magazynowych, dołączył Zbigniew Smyczyński, który z początkiem roku objął stanowisko Senior Leasing Managera.

Zbigniew Smyczyński ma ponad dziesięcioletnie doświadczenie na rynku nieruchomości. Dotychczas pracował w firmie Prologis jako Leasing Manager, a wcześniej także w agencji doradczej CBRE, gdzie zajmował stanowisko Property Negotiator. Jest absolwentem kierunku Bankowość, Ubezpieczenia oraz Rynki Kapitałowe, na którym uzyskał tytuł magistra. Posiada także licencję zarządcy nieruchomości i pośrednika w obrocie nieruchomościami oraz międzynarodowy tytuł CCIM (Dyplomowanego Specjalisty Inwestycji Komercyjnych na Rynku Nieruchomości).

Bartłomiej Hofman, Managing Director P3 Logistic Parks w Polsce powiedział: „Wzmocnienie polskiego zespołu P3 wiąże się z dynamicznym rozwojem firmy oraz planami ekspansji na nowe rynki. Jestem prze-

konany, że dotychczasowe doświadczenie i osiągnięcia Zbigniewa będą dla naszych klientów gwarancją najwyższej jakości usług oraz pozwolą nam realizować strategię wzrostu i rozwoju na polskim rynku.”

Smyczyński będzie odpowiedzialny za nowe inwestycje realizowane w regionie warszawskim.

Zbigniew Smyczyński, Senior Leasing Manager w P3 powiedział że: „Firmę P3 zawsze postrzegałem jako europejskiego dewelopera, który znany jest z wysokiej jakości oferowanych powierzchni magazynowych i współpracy z największymi międzynarodowymi markami. Bardzo się cieszę, że mogę stać się częścią zespołu P3.”

Poza dołączeniem nowego Senior Leasing Managera do zespołu P3 w Polsce, awansowani zostali także dotychczasowi pracownicy firmy. Pracująca w P3 Logistic Parks od 2016 roku Magda Twarowska, pełniąca dotychczas obowiązki Senior Leasing Managera, została mianowana na stanowisko Head of Leasing i będzie kierować zespołem ds. wynajmu. Promocję otrzymał także Maciej Szamałek związany z P3 od 2013 roku, który objął nowo utworzone stanowisko Head of Construction & Development.

NOWY WICEPREZES W INTERROLL

Interroll. Fot. Interroll

Od 1 stycznia 2020 r. w nowo utworzonej funkcji wiceprezesa ds. Innowacji systemowych Dr Christian Ripperda przewodniczy w globalnych działaniach innowacyjnych firmy Interroll.

W swojej nowej roli 39-letni Ripperda będzie kierował i koordynował globalne działania innowacyjne Interroll, polegające na integracji Centrum Projektów i Rozwoju Interroll (IPDC), Globalnego Zarządzania Produktami Interroll i strategii dotyczącej własności intelektualnej Interroll. Christian Ripperda podlega Jensowi Strüwingowi, wiceprezesowi wykonawczemu ds. Produktów i technologii oraz członkowi zarządu grupy Interroll.

Christian Ripperda dołącza do Interroll z 12-letnim doświadczeniem w dziedzinie badań i rozwoju (R&D) obejmującym technologie informatyczne (IT), elektronikę i wizję maszynową, a także wiedzę specjalistyczną w zakresie rozwoju produktu i strategicznego rozwoju biznesu, ze specjalizacją w zakresie



digitalizacji (Przemysł 4.0) i najnowszych technologii do zastosowań przemysłowych. Posiada tytuł doktora z elektrotechniki / fizyki w Instytucie Elektroniki Półprzewodnikowej RWTH Aachen w Niemczech.

Przed dołączeniem do Interroll był wiceprezesem ds. Technologii w ISRA VISION AG (z siedzibą w Darmstadt, Niemcy), gdzie od 2014 roku odpowiadał za strategiczny rozwój technologii i mapę drogową odpowiedniego portfolio produktów w zakresie rozwiązań wizyjnych. Wcześniej pracował w VDI Technologiezentrum GmbH, gdzie był konsultantem ds. Strategii długo-terminowego rozwoju innowacji...



BRANŻA DIY BĘDZIE ROSNĄĆ

Dachser

Rynek produktów „dom i ogród” w Niemczech, zaopatrywany przez wielu polskich producentów, ma się lepiej niż oczekiwano. BHB, organizacja zrzeszająca firmy z branży DIY z Niemiec, Austrii i Szwajcarii, podniosła ostatnio prognozę sprzedaży za rok 2019 – z 1,5% do 3%.

Pozytywny trend na polskim rynku DIY obserwuje też Dachser, operator logistyczny, który w Polsce specjalizuje się w obsłudze eksporterów. Firma odnotowała dwucyfrowy wzrost liczby przesyłek od polskich producentów do niemieckich sklepów typu „dom i ogród” w 2019 r. Analizy BHB świadczą o tym, że branża DIY w Niemczech rośnie



szybciej niż tamtejsza gospodarka. Rządowa prognoza dla dynamiki PKB tego kraju na 2019 r. to 0,5%. Jednocześnie z danych stowarzyszenia BHB wynika, że sprzedaż produktów budowlanych i ogrodniczych po dziewięciu miesiącach 2019 r. wyniosła w Niemczech 15,05 mld euro, co oznacza wzrost o 4,5% r/r.

„Branża DIY to znacząca dziedzina niemieckiego handlu, więc poprawa sytuacji i lepsze prognozy za 2019 r. to bardzo dobre wieści także dla firm z Polski. Wiele z nich jest dostawcą tamtejszych sklepów typu „ogród i dom”. Z naszego kraju do Niemiec trafiają m.in. produkty budowlane, takie jak meble, ceramika, elektronarzędzia czy

asortyment związany z ogrodem. Dane pokazują, że duża część tych kategorii, składających się na zewnętrzny wizerunek domu, okazała się odporna na spadek ogólnej koniunktury w Niemczech. Nasze obserwacje i wyniki również potwierdzają te trendy...”



W sobotę 11 stycznia 2020 odbył się Wielki Finał konkursu dla operatorów wózków widłowych Tańczący z Paletami, który został zorganizowany w największym centrum dystrybucyjnym Grupy Raben w Gądkach koło Poznania.

Dwudziestu finalistów wyłonionych w eliminacjach regionalnych spośród pracowników firmy mogło sprawdzić swoje umiejętności w dwóch konkurencjach: układanka na wysokim poziomie oraz tranzytowy tor przeszkód.

Grupa Raben już po raz szósty zorganizowała wspólnie z firmą Still Polska konkurs Tańczący z Paletami. W tym roku udział wzięli przedstawiciele wszystkich polskich spółek Grupy Raben: Raben Logistics Polska, Fresh Logistics Polska oraz Raben Transport. Celem konkursu jest przede wszystkim podnoszenie wśród pracowników magazynowych świadomości związanej z bezpieczeństwem pracy w magazynie, ale również podkreślenie i docenienie roli operatorów wózków widłowych.

„Konkurs Tańczący z Paletami jest już swojego rodzaju tradycją w naszej firmie. Realizując go mamy na uwadze 2 cele: budowanie kultury bezpieczeństwa oraz motywowanie magazynierów poprzez docenienie ich umiejętności – komentuje Ewa Mendak, HR Manager Raben Logistics Polska – Rosnąca z roku na rok popularność konkursu jest najlepszym dowodem na to, że Grupa Raben z sukcesem



Raben. Fot. Raben

W RABENIE TAŃCZYLI Z PALETAMI W WIELKIM FINALE

realizuje swoją strategię tworzenia angażującego środowiska pracy, min. poprzez organizowanie dla pracowników niestandardowych inicjatyw edukacyjnych.”

Co roku eliminacje do Wielkiego Finału konkursu składają się z dwóch części: teoretycznej (warsztatowej), polegającej na przedstawianiu dobrych praktyk i pożądanych zachowań oraz praktycznej, podczas której operatorzy wózków widłowych muszą wykazać się olbrzymią precyzją, pokonując trasę z przeszkodami.

„Konkurs z roku na rok cieszy

się coraz większą popularnością. Podczas tegorocznych eliminacji na części teoretycznej operatorzy mieli okazję utrwalić wiedzę na temat bezpieczeństwa, w kolejnej części – na wcześniej przygotowanym torze sprawdzaliśmy ich zachowanie w praktyce. Eliminacje były niezwykle zacięte, ale udało się wyłonić najlepszych z najlepszych, w finale walczyć nie tylko o podium,

ale również o prestiż i uznanie.” – mówi Paweł Włuka, Dyrektor Marketingu STILL Polska – „Konkurencje finałowe, pomimo tego, że samą formą różnią się od codziennej pracy na magazynie pozwalają sprawdzić umiejętności pod kątem precyzji, szybkości wykonywanych operacji, ale przede wszystkim poprawności i przestrzegania przepisów, czyli kluczowych czynników



wpływających na poprawę bezpieczeństwa pracy.”

W tym roku w rywalizacji udział wzięło 65 operatorów wózków widłowych z całej Polski. Eliminacje do Wielkiego Finału odbyły się jesienią 2019 roku w 8 centrach dystrybucyjnych Grupy Raben m.in. w Gliwicach, Strykowie, Gniewomierzu, Gądkach, Grodzisku Mazowieckim, Chlewni, Rzeszowie i Lisim Ogonie. Warto wspomnieć, że do eliminacji zgłosiły się także trzy panie.

Organizowane co roku zawody dla operatorów wózków widłowych to doskonała okazja nie tylko do sprawdzenia wiedzy i umiejętności operatora, ale także szansa na docenienie trudnej pracy magazyniera. Nie wszyscy zdają

sobie sprawę jakiej precyzji i dokładności ona wymaga. Drugim benefitem jest promocja bezpiecznych zachowań w miejscu pracy.

Zdrowie i bezpieczeństwo to wartości niepodważalne, będące integralną częścią kultury biznesowej Grupy Raben. Przemiana niebezpiecznych zachowań w bezpieczne nawyki pozwala chronić zdrowie i życie. Dlatego wszyscy pracownicy Grupy Raben są zaangażowani w budowanie silnej kultury bezpieczeństwa. Konkurs Tańczący z Paletami, promujący bezpieczeństwo w magazynach, doskonale wpisuje się zatem w politykę Safety, Health and Environment (SHE) Grupy Raben. Zwycięzcy Wielkiego Finału TAŃCZĄCY Z PALETAMI 2020:

Tranzytowy tor przeszkód:

1. Adam Kukuś – Raben Transport – oddział Gniewomierz
2. Sebastian Wiśniewski – Raben Logistics Polska – oddział Lisi Ogon
3. Adam Turaczyk – Raben Logistics Polska – oddział Cholerzyn

Układanka na wysokim poziomie:

1. Daniel Kostros – Raben Logistics Polska – oddział Chorzów
2. Marcin Cygan – Raben Logistics Polska – oddział Stryków
3. Paweł Szymański – Fresh Logistics Polska – oddział Grodzisk Mazowiecki. ■





Michał Czechowski, Dyrektor zarządzający SwipBox Polska

PROGNOZY DLA RYNKU E-COMMERCE

Handel internetowy rośnie w siłę, a wraz z nim samonapędzająca się sprzedaż produktów oraz dynamiczny rozwój usług kurierskich. Prognozy przewidują niezachwianą korzyść z inwestycji w sklepy online, tym bardziej że z każdym kolejnym rokiem odnotowywane są wzrosty w zakresie wykorzystania Internetu do nabywania towarów.

Zgodnie z danymi Eurostatu, w samym 2017 r. 68% konsumentów zrealizowało zakupy online. Z perspektywy globalnej, dobra kondycja całej branży oraz wpływ nowoczesnych technologii na gospodarkę przekładają się na to, że rynek staje się coraz bardziej konkurencyjny, co z kolei przynosi realne korzyści dla wszystkich jego użytkowników. Sprzedaż online dystansuje handel tradycyjny, ale trudno

prognozować upadek sklepów stacjonarnych. Nadal dysponują one odpowiednimi narzędziami oraz zapleczem i konsekwentnie przyciągają konsumentów, którzy większość swojego czasu spędzają w Internecie. Tendencje zakupowe ewoluują, lecz nie wszystkie produkty cieszą się na tyle dużym popytem, aby generować sprzedaż wyłącznie w obszarze e-commerce. Z drugiej strony w samej Europie

w ciągu kilkunastu ostatnich lat liczba kupujących online wzrosła około dwukrotnie. Raport Wordpay Global Payment zorientowany na płatnościach internetowych przedstawia trendy oraz prognozuje wzrosty rynku e-commerce do 2021 r. W ciągu najbliższego roku największą dynamikę będzie można zaobserwować w Holandii i we Włoszech. W czołówce znajdują się również Turcja oraz Niemcy. W przyszłym roku wartość handlu internetowego w Polsce ma natomiast wynieść 13 miliardów USD.

HANDEL W SIECI A URZĄDZENIA MOBILNE

Ciekawy trend wskazują z kolei badania przeprowadzone

przez Gemius. Wynika z nich, że 64% osób realizujących zakup w Internecie jest poniżej 34. roku życia. Konsumenti w sieci nie szukają już wyłącznie informacji, lecz równie chętnie nabywają produkty. Można zatem wywnioskować, że tradycyjną podróż do galerii handlowej stopniowo zastępuje chęć skorzystania z urządzenia z dostępem do sieci. Nie bez znaczenia jest zatem rozwój urządzeń mobilnych, które do tej pory służyły konsumentom w głównej mierze do zdobywania informacji czy samego przeglądania towarów. Dynamika jest determinowana przez osoby wychowane w dobie Internetu. Wkraczają one w ścieżki zakupowe, a swoje ulubione produkty nabywają poprzez smartfon, który w e-handlu coraz skuteczniej zastępuje im laptopa. Ten rok może być zatem szczególnie wyjątkowy w zakresie ewolucji aplikacji mobilnych samych sklepów. Największym markom zależy przecież, aby maksymalnie uprościć procesy zakupowe. Nie jest tajemnicą, że konsumenci doceniają wygodę realizacji zakupów w dowolnym miejscu oraz czasie. Ponadto, chcą mieć dostęp do możliwie najszerszej oferty produktowej, analizują ceny, a swoimi opiniami dzielą się z innymi użytkownikami rynku. Skuteczna realizacja potrzeb stanowi również wyzwanie dla branży kurierskiej, która także idzie z duchem czasu, implementując nowoczesne rozwiązania technologiczne. Czas realizacji przesyłki jest przecież jedną z nadrzędnych wartości, która współgra z oczekiwaniami, wymaganiami oraz finalnie satysfakcją klienta końcowego. ■



WPŁYW ROZWOJU E-COMMERCE NA BRANŻĘ MAGAZYNOWĄ

E-commerce odgrywa coraz większą rolę nie tylko w strefie gospodarczej, ale także w branży magazynowej.

Szacuje się, że w ciągu roku zwiększy się skala dostarczanych przesyłek zamawianych ze sklepów on-line aż o 70%. Wraz z rozwojem gałęzi e-commerce, przewiduje się podwyżki cen dostaw w skali 7–10%.

Jeśli w Polsce utrzyma się podobny trend, sieci handlowe oraz duże firmy produkcyjne powinny być gotowe na przeniesienie swojego zaplecza logistycznego w rejon dużych miast, aby usprawnić proces zakupowy. Już teraz zauważalny jest popyt na hale magazynowe, które zapewniają wewnętrzną logistykę sieciom handlowym, operatorom logistycznym oraz produkcji. Najpopularniejszymi komponentami magazynowymi są

big-boxy i built-to-suit (BTS). Big-boxy to wielkoformatowe przestrzenie o powierzchni ponad 10 tys. m kw. i ok 10 m wysokości. Miejsca typu build-to-suit tworzone są specjalnie pod wymagania klienta – wielkość, lokalizacja oraz funkcja są dostosowywane na życzenie kontrahenta. Kolejnym modułem magazynowym, na który decydują się firmy to build-to-own (BTO), czyli budynki realizowane przez dewelopera na zamówienie klienta na

własność. Zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe nieustannie rośnie nie tylko wśród polskich firm, gdyż połowa hal magazynowych w Polsce jest wynajmowana przez firmy zagraniczne. Skalowalność firm w tym np. sieci handlowych obliguje zarządzających do uruchomienia nowych kanałów sprzedaży i przeniesienia handlu do Internetu, a co za tym idzie rośnie potrzeba posiadania własnego zaplecza dystrybucyjnego. Cross-border, czyli tzw. internetowy handel transgraniczny obejmuje sprzedaż z Polski na rynki zagraniczne, ale także polscy konsumenci korzystają z ofert sklepów internetowych spoza rodzimego rynku.

ROZWIĄZANIA MAGAZYNOWE ZAIMPLEMENTOWANE W E-COMMERCE

Duża konkurencja wśród sklepów internetowych narzuca firmom unowocześnianie swoich działań, dlatego e-commerce staje się jednym z najnowocześniejszych gałęzi sprzedaży.

Firmy oferujące zakup towarów przez Internet muszą dopasować się do rozwiązań stosowanych na rynku zachodnim i unowocześnić swoją działalność np. poprzez automatyzację przepływu towarów. Rosnące oczekiwania klientów związane z szybkością dostawy, prostą możliwością zwrotu lub wymiany towaru, wymuszają

na przedsiębiorstwach uelastycznienie łańcucha dostaw. Właściciele sklepów internetowych mogą stać się niebawem głównymi usługobiorcami magazynowymi.

Wśród nowatorskich rozwiązań logistyki magazynowej można wymienić moduły pick, które wykorzystuje się do zarządzania kompletacją towarów. Jego funkcjonalność pozwala ograniczyć dokumentację papierową, pomaga zlokalizować towar na półkach magazynowych, podaje ilość dostępnych sztuk, co doskonale wpływa na usprawnienie procesów. Systemy pickowania towarów są łatwe w obsłudze, można je również dostosować do każdego rodzaju działalności.

Roboty AGV (Automated Guided Vehicles) to samojezdne wózki transportowe, które mają za zadanie przewożenie towarów z jednego miejsca do drugiego, wyposażone w czujniki bezpieczeństwa i skanery, znacząco ułatwiają prace w wielkoformatowych magazynach. Podobnymi cechami wyróżniają się autonomiczne roboty mobilne (AMR), które poruszają się za pomocą nawigacji GPS. Wbudowana w ich system sztuczna inteligencja pozwala na automatyczne dobieranie tras wykorzystując kamery.

Nowoczesne sklepy internetowe mają swój asortyment w halach magazynowych wykorzystują systemy VAS (Value-Added Services), które określa się mianem wartości dodanej w całym łańcuchu dostaw. Takie formy dodatkowych usług mają wpływać na zwiększenie sprzedaży i poprawę obsługi klienta. Przykładowymi usługami VAS są labeling, copac-

king czy foliowanie, które mają uatrakcyjnić zamówiony produkt poprzez dołączenie gratisu lub ozdobnego papieru.

ZAPREZENTUJ USŁUGI DLA E-COMMERCE NA TARGACH INTRALOG POLAND

Międzynarodowe Targi Intralogistyki, Magazynowania i Łańcucha Dostaw – IntraLog Poland to nie tylko przegląd najświeższych rozwiązań

technologii magazynowych, urządzeń do kompletacji, systemów do oprogramowania i zarządzania magazynem, ale także możliwość zdobycia nowych kontaktów biznesowych, uczestniczenie w branżowych prelekcjach. Targi odbędą się równolegle z V Międzynarodowymi Targami Techniki Pakowania i Opakowań Warsaw Pack (wydarzenie organizowane przez Ptak Warsaw Expo). Wszystkie firmy oferujące roz-

wiązania ułatwiające zarządzanie pracą w magazynie, usługi skierowane pod sklepy internetowe lub rozwiązania strictly zaprojektowane dla e-commerce, organizator targów IntraLog Poland 2020 zaprasza do prezentacji gamy produktowej tysiącom branżowych odwiedzających. ■

www.intralogpoland.pl

info@intralogpoland.pl

+48698054193

IntraLog Poland

Międzynarodowe Targi Intralogistyki, Magazynowania i Łańcucha Dostaw

**3 - 5 marca 2020
PTAK WARSAW EXPO**

REZERWACJE JUŻ TRWAJĄ!
Nie zwlekaj i już dziś zapytaj o stoisko.



IntraLog
Poland

✉ info@intralogpoland.pl

🌐 www.intralogpoland.pl



Georg Utz. Fot. Georg Utz

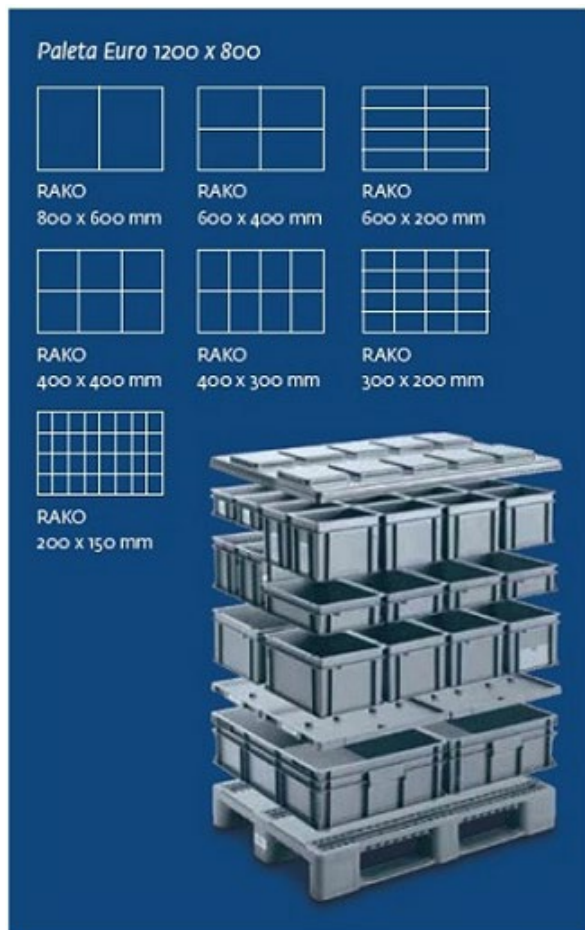
RAKO to najbardziej kultowy pojemnik z tworzywa sztucznego w ofercie firmy Georg Utz. Jest produkowany od 1965 r. przy wykorzystaniu technologii wtrysku. RAKO jest również najbardziej wszechstronnym pojemnikiem magazynowym i transportowym, znajdującym zastosowanie we wszystkich możliwych do pomyślenia sytuacjach, zarówno w obsłudze manualnej, podczas sztaplowania, czy na automatycznych przenośnikach.

OD 55 LAT NA RYNKU

W ofercie Georg Utz jest około 350 wariantów RAKO. Nie istnieje drugi taki pojemnik z tworzywa sztucznego, który cechowałby się taką uniwersalnością i tak szeroką możliwością zastosowania. Nazwa pojemnika wywodzi się od jego budowy, stanowiącej ramową konstrukcję, złożoną z 4 narożnych słupków, które

w połączeniu z górną, biegnącą dookoła krawędzią w kształcie U i dnem wraz z ożebrowaniem dookoła, stanowią niezwykle stabilną ramę. RAKO jest najczęściej produkowany z polipropylenu (PP), ale istnieje również możliwość zastosowania innych surowców, np. HDPE, jak też materiałów przewodzących i rozpraszających energię elektryczną (ESD).

Pojemnik występuje w 30 rodzajach wymiarów i w wielu wersjach kolorystycznych. RAKO może zostać wykonany w wielu wariantach, będących kombinacją różnych rodzajów ścianek, dna i uchwytów. W zależności od zastosowania i stopnia obciążenia dostępne są pojemniki z dnem pełnym, podwójnym, kratowanym, zawierającym otwory odpływo-



we czy ożebrowanie. Ponadto, RAKO występują w opcji ścianek pełnych, szczelinowych oraz dziurkowanych. Również uchwyty mogą być dopasowane do przeznaczenia pojemnika i występować w wersji uchwyty muszlowego, otworu uchwytyowego lub listwy uchwytyowej. Te różnorodne możliwości wyboru, w połączeniu z wysoką wytrzymałością pojemnika sprawiają, że RAKO jest uniwersalnym opakowaniem, które można zastosować niemal do każdego wymagania.

Podstawowe wymiary pojemników RAKO odpowiadają dostępnym wymiarom palet, dzięki czemu możliwe jest ich ergonomiczne transportowanie, zarówno na paletach Euro, jak i ISO. Kombinacje ustawień na paletach mogą Państwo

zobaczyć na zamieszczonych rysunkach.

W ofercie Utz znajduje się aż 11 różnych wariantów pokryw do pojemników RAKO, w opcji pokrywy nakładanej, na zawiasach, z haczykami czy kołnierzem. Oprócz pokrywy na zawiasach, pojemnik może zostać wyposażony w zatrzask samoryglujący oraz uchwyt na dłuższym lub krótszym boku i tym samym stworzyć walizkę. Jest również możliwe wyposażenie pojemników RAKO w wewnętrzne przegrody lub wkłady pojemnikowe, dzięki czemu przechowywanie drobnych produktów wewnątrz opakowania stanie się jeszcze łatwiejsze.

Możliwe jest jednocześnie zastosowanie dodatkowej identyfikacji opakowania za pomocą kodu kreskowego,



czyli RFID, etykiety IML, jak również zindywidualizowanego oznakowania, np. poprzez wykorzystanie kieszeni etykietowych lub logotypu klienta naniesionego dowolną techniką (wytlaczanie na gorąco,

druk termiczny, relief, sitodruk lub tampondruk).

Więcej o pojemnikach RAKO w naszym **katalogu**. ■

**Zobacz film
o pojemnikach RAKO**

KUEHNE + NAGEL PRZYSPIESZA ROZWÓJ W REGIONIE AZJI I PACYFIKU

Kuehne + Nagel. Fot. Kuehne + Nagel

Silna koncentracja na wewnętrznym i zewnętrznym rozwoju organizacji. Konsolidacja dwóch siedzib firmy dla regionu Azji i Pacyfiku w jeden w Singapurze.

Po udanym połączeniu trzech europejskich regionów, wysokim wzroście gospodarczym i pomyślnej integracji trzech kluczowych przejęć w Ameryce Północnej, firma w nadchodzących latach zamierza skoncentrować się na rozwoju regionu Azji i Pacyfiku.

Kuehne + Nagel jako jeden z wiodących dostawców usług logistycznych na rynku międzynarodowym planuje dalszy, przyspieszony rozwój w regionie Azji i Pacyfiku. Firma zamierza



połączyć dotychczasowe dwa azjatyckie rejon działalności w jeden. Pomoże to osiągnąć firmie ugruntowaną pozycję logistyczną w całej Azji. W trybie natychmiastowym zostanie utworzona nowa centrala z lokalizacją w Singapurze, gdzie znajdzie zatrudnienie około 10 000 specjalistów. Dwaj obecni managerowie regionalni, Jens Drewes i Siew Loong Wong,

wspólnie zrealizują plan rozwoju Kuehne + Nagel w tym regionie. Dr Joerg Wolle, prezes zarządu Kuehne + Nagel International AG: „Kuehne + Nagel odniosło w ostatnich latach wielki sukces w regionie Azji i Pacyfiku i już teraz posiada silną pozycję rynkową w tej części świata. Jesteśmy przekonani, że kraje Azji i obrzeża Pacyfiku będą motorem napę-

dowym globalnego rozwoju gospodarczego w nadchodzących latach. Wspólne przywództwo w jednym regionie dwóch sprawdzonych managerów otworzy perspektywę na nowy wymiar rozwoju naszych sieci – wszystko po to, aby dostarczać naszym Klientom wysokojakościowych i jeszcze bardziej efektywnych rozwiązań.”



ROHLIG SUUS LOGISTICS Z NOWYM OBIEKTEM W OLSZTYNIE

Rohlig Suus Logistics. Fot. Rohlig Suus Logistics

Po uruchomieniu w październiku ubiegłego roku nowego oddziału w Kielcach, Rohlig Suus Logistics, jeden z największych polskich operatorów logistycznych, poinformował o zakończeniu inwestycji w Olsztynie.

Otwarcie nowych powierzchni magazynowych i biurowych, z początkiem 2020 roku, nie tylko znacznie zwiększy możliwości operacyjne firmy, ale również

wpłynie na rozwój międzynarodowego transportu towarów, realizowanego ze stolicy Warmii i Mazur. Olsztyńska placówka Rohlig Suus Logistics istnieje od 2016 roku i jest jednym z 21 własnych oddziałów operatora w kraju. Obsługuje ona transport drogowy drobnicowy oraz całopojazdowy nie tylko dla klientów województwa warmińsko-mazurskiego, ale ze względu na bliskość trójmiejskich portów

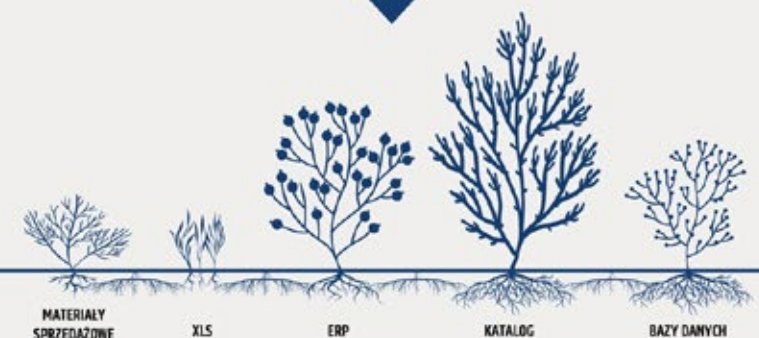
jest także istotnym punktem na mapie transportu intermodalnego. Obiekt ma charakter multi-kliencki i obsługuje kontrahentów z różnych sektorów przemysłu. Jak podkreśla Robert Tymowicz, dyrektor oddziału – Rosnące zapotrzebowanie na usługi transportowe w regionie sprawiło, że już po trzech latach Rohlig Suus Logistics zdecydował się na przeniesie do ponad dwukrotnie większego obiektu. Obiekt, w którym zastosowano rozwiązania zaprojektowane specjalnie na potrzeby firmy, wyposażony jest w 9 doków

hydraulicznych oraz 7 bram wyjazdowych na rampy zewnętrzne o łącznej długości 50 m. Pozwoli to na istotne zwiększenie liczby obsługiwanych pojazdów nie tylko w kontekście krajowego, ale także transportu międzynarodowego.

– Rozbudowa obiektu wspomogła rozwój dotychczasowych lojalnych Klientów oddziału, z którymi współpracujemy od samego początku oraz zdecydowanie ułatwi rozpoczęcie współpracy...

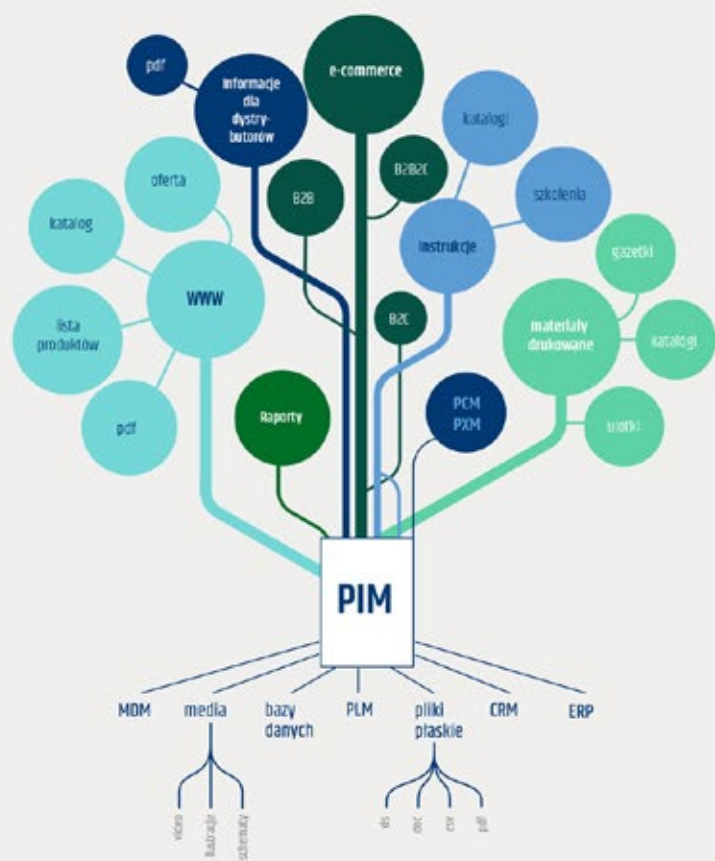


Zarządzanie informacją produktową bez systemu PIM przypomina kłaczę, ponieważ niezależnie od ilości gromadzące się dokumenty, pliki i foldery z czasem zaczynają tworzyć nieusystematyzowaną strukturę, w której poszczególne elementy żyją własnym życiem.



JAK SYSTEM PIM WSPIERA FIRMY?

System PIM niczym pień stanowi centralny punkt gwarantujący spójność całej struktury.



W efekcie system PIM pracuje na przecięciu wielu działów firmy, usprawniając komunikację między nimi oraz zwiększając efektywność operacyjną poszczególnych jednostek.

POBIERZ RAPORT „JAK PRODUCENCI ZARZĄDZAJĄ INFORMACJĄ PRODUKTOWĄ”
E-POINT.PL/PIM



JAK POLSCY PRODUCENCI ZARZĄDZAJĄ INFORMACJĄ PRODUKTOWĄ?

Polscy producenci najczęściej zarządzają informacją produktową za pomocą Excela oraz różnego rodzaju baz danych. Często informacje znajdują się wyłącznie w głowach pracowników, którzy wiedzą, gdzie są jakieś dane albo w jaki sposób należy opisać produkt. Systemy PIM (Product Information Management) są stosowane sporadycznie – wynika z badań przeprowadzonych przez firmę IT e-point oraz agencję badawczą PMR.

Celem badania przeprowadzonego przez e-point i PMR było poznanie sposobów zarządzania informacją produktową, zrozumienie problemów i oczekiwań firm w tym obszarze, a także określenie poziomu znajomości i stosowania rozwiązań klasy PIM. Uczestnikami badania byli największy producenci materiałów budowlanych i sanitarnych w Polsce, ale wiele wniosków ma charakter uniwersalny i można je zastosować również do innych branż. W badaniu ilościowym i jakościowym wzięły udział osoby zaangażowane w zarządzanie informacją produktową, w tym pracownicy działów marketingu, sprzedaży oraz product managerowie. Wyniki i wnioski z badań zostały szczegółowo omówione w raporcie „Jak producenci zarządzają informacją produktową”.

KRÓLUJE EXCEL

Połowa ankietowanych firm do zarządzania informacją pro-

duktową stosuje Excela. Inne popularne narzędzia to: bazy danych (36 proc. wskazań), CRM (27 proc.), plik tekstowy (21 proc.) oraz systemy MDM i ERP (po 14 proc. wskazań). Zdecydowana większość organizacji nie stosuje dedykowanych rozwiązań PIM, a często nawet nie wie, że takie rozwiązania istnieją. Dotyczy to zarówno mniejszych, jak i największych firm. Niekiedy funkcje zarządzania informacją produktową spełnia inny system niż dedykowany PIM, np. ISS, e-commerce, CRM czy CMS.

„Z wywiadów pogłębionych, które były częścią naszego badania, wynika, że wiedza o produktach jest też przechowywana w głowach pracowników. Często informacje o tym, gdzie znajdują się specyficzne dane albo w jaki sposób należy opisać produkt, ma po prostu konkretny pracownik. Nierzadko, dla handlowców czy innych osób w firmie, taka osoba jest pierwszym kontaktem, gdy chcą poz-



INWESTORZY WYBIERAJĄ NOWE KIERUNKI

CBRE. Fot. CBRE

Inwestycje w nieruchomości o niższych zyskach, ale z dłuższą perspektywą zarabiania, dywersyfikacja portfela oraz poszukiwanie dochodowych trendów – taki kurs obiorą inwestorzy w 2020 roku na europejskich rynkach.

Na znaczeniu zyskają m.in. obiekty z prywatną opieką medyczną i domy opieki, nieruchomości w miastach ulegną „hotelizacji”, a innowacje technologiczne pomogą w transformacji budynków w stronę zrównoważonego rozwoju – wskazuje raport CBRE „Market Outlook 2020. EMEA”.

W 2019 w Europie nie udało się utrzymać wzrostu gospodarczego z wcześniejszych miesięcy. Widać lekkie spowolnienie, co wpływa na zachowania inwestorów. Mimo to

nastawienie do przyszłości pozostaje pozytywne, szczególnie w regionie centralnym, którego tempo wzrostu obecnie wyprzedza Zachód. Zawirowania gospodarcze dotknęły głównie europejski sektor przemysłowy. W usługach było stabilnie i liczymy, że utrzyma się to w tym roku. Spoglądając trochę dalej w przyszłość, w okresie najbliższych pięciu lat spodziewamy się stopniowej poprawy sytuacji w gospodarce, na co z pewnością wpłynie malejąca niepewność

związana z Brexitem – mówi Daniel Bienias, dyrektor zarządzający CBRE.

Ostrożniej, ale zgodnie z trendami. Na europejskim rynku inwestycyjnym widać wyraźnie tendencję do lokowania kapitału w nieruchomości przynoszące niższe zyski, ale z dłuższą perspektywą zarabiania. Inwestorzy chcą zrównoważyć mniejsze przychody, poszukują potencjału w kluczowych trendach społecznych. Pierwszym z nich, związanym z rozwojem miast, szczególnie regionalnych, jest „hotelizacja” obiektów, których przeznaczenie dotychczas było inne. Miejsca noclegowe są konieczne nie tylko dla biznesu, ale również dla imigrantów zarobkowych, poszukujących tańszych, ale wygodnych komunikacyjnie obiektów.

Kolejnym sposobem na rozszerzenie portfela inwestycji jest wykorzystanie potrzeb, jakie kreuje trend starzenia się społeczeństwa. Najnowsze dane Eurostatu wskazują, że już w 2050 roku niemal 30% mieszkańców Europy będą stanowiły osoby...



W DACHSER PONAD 2/3 PRACOWNIKÓW W PPE

Dachser

70% uprawnionych pracowników zatrudnionych w Polsce przez Dachser – międzynarodowego operatora logistycznego, przystąpiło do Pracowniczego Programu Emerytalnego (PPE). Pracodawca troszczy się o bezpieczną przyszłość swoich pracowników oraz ich rodzin i w całości pokrywa składkę w ramach PPE.

Od lipca 2019 r. prawo nakłada na duże firmy, tj. zatrudniające co najmniej 250 pracowników, obowiązek prowadzenia Pracowniczych Planów Kapitałowych (PPK). Pojawiły się nowe składki obciążające pracownika (2% wynagrodzenia brutto) i pracodawcę (1,5% wynagrodzenia brutto). Dachser jako odpowiedzialny pracodawca uruchomił własny PPE już ponad rok temu, dlatego jest

teraz zwolniony z PPK. W praktyce oznacza to, że firma z własnych środków finansuje w każdym miesiącu składkę w wysokości 3,6% wynagrodzenia brutto uczestnika programu. Dzięki temu pracownicy Dachser nie są obciążeni składką w wysokości 2%, jak miałyby to miejsce w przypadku PPK.

Do PPE w Dachser może przystąpić każdy pracownik z co najmniej trzymiesięcznym, nieprzerwanym stażem w firmie. Na ten krok zdecydowało się już 70% uprawnionych osób.

„Filozofia Dachser, firmy założonej i do dziś prowadzonej przez rodzinę, stawia pracowników w centrum. Jesteśmy pracodawcą, który na różne sposoby dba o to, by zatrudnione u nas osoby czuły się doceniane. Umożliwiamy im rozwój i stwarzamy szanse na



zrobienie międzynarodowej kariery. Zapewniamy też szeroki pakiet dodatkowych świadczeń i benefitów. Jednym z nich jest właśnie program emerytalny, założony na długo przed tym, zanim ta forma zabezpieczenia emerytalnego stała się obowiązkowa. Dziś, gdy rynek pracy, zwłaszcza w branży logistycznej, jest bardzo trudny, to właśnie zdolność do przycią-

gnięcia i zatrzymania pracowników staje się kartą przetargową wobec konkurencji. Im dłużej takie podejście się stosuje, tym lepiej działa – komentuje dr inż. Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce.

Dachser w dziesięciu oddziałach w Polsce zatrudnia już prawie 600 osób.





Raben. Fot. Raben

RABEN

PODSUMOWUJE ROK 2019

Rok 2019 przyniósł branży logistycznej wiele wyzwań. Mimo to Grupa Raben zamknęła go wzrostem przychodów, z wynikiem przekraczającym 1,2 mld euro, a do listy sukcesów może dopisać rozwój europejskiej sieci logistycznej oraz połączeń z Niemcami.

Grupa Raben może uznać miniony rok za udany: zrealizowała plany budżetowe, osiągając przychody na poziomie 1,25 mld euro, co stanowi wzrost o ponad 8% rok do roku. Wśród głównych branż obsługiwanych przez nią w 2019 r. znalazły się: żywność (27%), technologie konsumenckie (21%), automotive (20%), retail (12%) chemia (11%) oraz FMCG non-food (9%).

„Mamy wielu długoterminowych klientów. Ich biznes na przestrzeni lat się zmienia i my dostosowujemy się do nich. Jesteśmy partnerami i wspólnie rozwiązujemy pojawiające się problemy, ale i wspólnie się rozwijamy. Ten nieustanny rozwój jest wpisany w geny naszej firmy. Dodajemy do naszej europejskiej sieci coraz więcej lokalizacji, a także nowe kraje: w minionym roku do naszej rodziny dołączyła Bułgaria, rozwijamy także nasz biznes w Niemczech i we Włoszech. Już dziś mamy wiele dobrych sieci krajowych, a sieć krajowa jest jak człowiek. To kręgosłup, na którym możemy oprzeć cały organizm. Oznacza to,

że możemy mieć działalność międzynarodową, oferować fracht morski, fracht lotniczy, logistykę kontraktową. Jeśli w kraju nie ma kręgosłupa dystrybucji krajowej, postrzegamy to jako złą konfigurację.” – wyjaśnia Ewald Raben, CEO Grupy Raben. – „Dążymy do tego aby nasze x-docki w całej Europie były ustandaryzowane. Miały taką samą konfigurację, te same procesy i systemy IT. Dla nas i naszych klientów standaryzacja oznacza optymalizację i najwyższą jakość świadczonych usług.”

RABEN W POLSCE

„Jesteśmy usatysfakcjonowani wynikami za 2019 r., a w 2020 weszliśmy dobrze przygotowani. Wprawdzie można już dostrzec oznaki spowolnienia gospodarczego, szczególnie w Europie Zachodniej, jednak staramy

się tak kształtować portfolio klientów, aby minimalizować wahania koniunkturalne. Poza tym wiele inicjatyw, które podjęliśmy w ostatnich latach w celu podniesienia jakości i nowoczesności świadczonych usług, zaczyna profitować – zwiększając zadowolenie klientów oraz w konsekwencji rozwój współpracy.” – powiedział Paweł Trębicki, dyrektor generalny Raben Transport. Zarządzana przez niego spółka Raben Transport w 2019 roku wygenerowała rekordowy przychód. Znakomitymi osiągnięciami może się także pochwalić największa spółka Raben Logistics Polska, w której wskaźnik lojalności klientów NPS wyniósł 80%, zaś wskaźnik satysfakcji CSI aż 82% i już dziś jest gotowa na wyzwania związane z rozpoczynającym się właśnie rokiem.



„W 2020 branża logistyczna będzie się nadal rozwijać mimo wielu wyzwań.” – mówi Janusz Anioł, dyrektor generalny Raben Logistics Polska – „W Polsce największymi z nich nadal będą rosnące koszty rynku pracy, a także obciążenia wynikające z nowych, spodziewanych regulacji. Zmiany te dotyczyć będą całego rynku i wszystkich branż, a zatem konieczna będzie bliska współpraca i zrozumienie w całym

łańcuchu dostaw dla wspólnego doskonalenia procesów logistycznych. Od logistyki będzie się oczekiwać zmian, doskonalenia i nowego podejścia do biznesu przez innowację, automatyzację, zaawansowane formy wymiany danych oraz działania proekologiczne. Temu będą mogły sprostać tylko firmy stabilne finansowo, z nowoczesnym potencjałem rozwojowym oraz silnym zespołem IT i badawczym.” ■



Savills IM. Fot. Savills IM

PROGNOZA RYNKOWA OUTLOOK 2020

Savills IM dostrzega perspektywy inwestycyjne w nowoczesnych, doskonale skomunikowanych biurach, sprawdzonych formatach handlowych i nowoczesnych centrach dystrybucyjnych oraz miejskich obiektach logistycznych w wielu europejskich lokalizacjach. Zdaniem Savills IM, oczekiwania dotyczące utrzymania niskich stóp procentowych w dłuższym okresie, prawdopodobnie wydłużą cykl inwestycyjny.

W rekomendacji na 2020 rok Savills Investment Management (Savills IM), międzynarodowy menedżer inwestycyjny działający na rynku nieruchomości, sugeruje skoncentrowanie się na przychodach z najmu długoterminowego. Zdaniem Savills IM,

bardziej ryzykowne strategie wartości dodanej i oportunistyczne są w większym stopniu zależne od warunków ekonomicznych oraz korzystnych perspektyw zatrudnienia. Na obecnym, późnym etapie cyklu inwestycyjnego perspektywy dla ogółouropejskich rynków najemców są mniej

optymistyczne niż w ostatnich latach. Według prognoz, w ciągu najbliższych 12–18 miesięcy wzrost gospodarczy będzie się utrzymywać na niskim poziomie. Jest to związane ze spadkiem dynamiki globalnego popytu i utrzymującymi się zagrożeniami geopolitycznymi. Mimo tych czynników, w raporcie „Outlook 2020”, Savills IM spodziewa się okazji inwestycyjnych w sektorach biurowym, handlowym i logistycznym. Inwestorzy muszą jednak pamiętać o znaczeniu lokalizacji aktywów, zmian strukturalnych na rynkach nieruchomości oraz inwestowaniu w sprawdzone formaty. Andreas Trumpp, Head of Research, Europe, w Savills IMM, skomentował: „W tym momencie cyklu gospodarczego, szukamy długoterminowych strumieni przychodów. Preferujemy centralne dzielnice biznesowe (CBD), ich obrzeża oraz centralne lokalizacje miejskie, które gwarantują dostęp do dobrze rozwiniętej infrastruktury komunikacyjnej. Rynki charakteryzujące się niedoborem nowoczesnej powierzchni biurowej również stwarzają interesujące okazje inwestycyjne. Obiekty typu multi-let o krótkich okresach najmu, ale usytuowane w centralnych lokalizacjach, oferują



możliwości wzrostu czynszów poprzez aktywne zarządzanie. Naszą uwagę przykuwają również obiekty handlowe, które zaspokajają potrzeby zakupowe – centra outletowe lub formaty convenience, np. parki handlowe, pod warunkiem, że mają ograniczoną konkurencję i są łatwo dostępne dla dużych skupisk ludności.

Dostęp do głównych sieci komunikacyjnych i pracowników, to z kolei kluczowe elementy w branży logistycznej. W związku z tym jesteśmy zainteresowani dużymi i nowoczesnymi magazynami dystrybucyjnymi, zlokalizowanymi w pobliżu głównych sieci komunikacyjnych, jak również mniejszymi obiektami miejskimi, usytuowanymi w obrębie lub w pobliżu dużych i gęsto zaludnionych miast”.

Do kluczowych tematów poruszonych w raporcie „Outlook 2020” należą:

RYNEK BIUROWY

Z uwagi na niedobór nowoczesnej powierzchni klasy A, w średnim okresie można spodziewać się ograniczonego wzrostu poziomu czynszów, niższego niż miało to miejsce w poprzednich latach. W dłuższym okresie środowisko niskich stóp procentowych przełoży się na wydłużenie okresu spadków stóp kapitalizacji, co wpłynie na wydłużenie całego procesu inwestycyjnego. Dzięki temu atrakcyjna różnica między rentownością inwestycji biurowych a rentownością „wolnych od ryzyka” obligacji skarbowych powinna pomóc w utrzymaniu wysokiego wolumenu inwestycji w nieruchomości. Wysokiej jakości aktywa o stabilnych najmach mogą stanowić bez-



pieczną przystań, natomiast regionalne rynki charakteryzujące się niedoborem powierzchni biurowej, wydają się atrakcyjne z perspektywy cenowej.

Kluczowe kierunki:

- nowoczesne budynki biurowe w dobrze skomunikowanych dzielnicach Brukseli, Luksemburga, na obrzeżach centralnych dzielnic biznesowych w siedmiu największych miastach Niemiec, a także w Paryżu, Lyonie, Mediolanie, Helsinkach, Oslo, Sztokholmie, Lizbonie, Madrycie, Barcelonie, Londynie, Krakowie, Wrocławiu i Trójmieście.
- budynki biurowe o profilu core/core-plus w Kopenhadze, Sztokholmie, Wiedniu i Warszawie oraz w siedmiu największych miastach Niemiec (Berlinie, Kolonii, Düsseldorfie, Frankfurt, Hamburgu, Monachium i Stuttgarcie).

RYNEK HANDLOWY

Rozwój technologiczny, wyzwania demograficzne i zmieniające się zachowania konsumentów, wywołują ogromne zmiany w całym europejskim

sektorze handlowym. Formaty typu convenience oraz centra handlowe, które oferują konsumentom najciekawsze doznania zakupowe, lepiej poradzą sobie z zawirowaniami spowodowanymi zmianami w nawykach konsumentów. Atrakcyjne stopy zwrotu są nadal dostępne dla inwestorów, którzy wybiorą aktywa zdolne do przetrwania zmian strukturalnych, a nawet skorzystania na nich. Dla tego rodzaju projektów kluczowe znaczenie ma aktywne zarządzanie.

Kluczowe kierunki:

- najlepsze parki handlowe na obszarach z dobrymi perspektywami długofalowego popytu w Holandii, Francji, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Niemczech, Włoszech i Szwecji, zwłaszcza te bazujące na branży spożywczej i uwzględniające szeroką ofertę usług.
- najlepsze aktywa przy głównych ulicach handlowych we Francji, w siedmiu największych miastach Niemiec, Londynie oraz w dużych miastach we Włoszech, a także w Ko-

penhadze, Aarhus, Sztokholmie, Lizbonie, Madrycie i Barcelonie.

RYNEK LOGISTYCZNY

Czynniki pobudzające popyt wśród najemców są ograniczone ze względu na słabe perspektywy gospodarcze w Europie i rosnące koszty operacyjne. Sektor logistyczny powinien jednak skorzystać na zmianach strukturalnych, takich, jak: wdrażanie nowych technologii, automatyzacja, zmiany w przyzwyczajeniach konsumentów i inicjatywy rozwoju transportu, np. stworzenie Nowego Jedwabnego Szlaku z Chin do Europy. Rosnąca liczba gotowych inwestycji nie sprzyja wzrostowi poziomu czynszów, jednak w 2020 roku sektor utrzyma dobrą kondycję ze względu na dużą ilość dostępnego kapitału i atrakcyjne stopy zwrotu w porównaniu z innymi sektorami. ■

Pełna wersja raportu dostępna jest do pobrania pod linkiem:

Raport Outlook 2000



Etisoft. Fot. Etisoft

ROBOTYKA MOBILNA

WSPIERA ZADANIA LOGISTYCZNE

Międzynarodowa Federacja Robotyki wykazała, że globalna sprzedaż robotów przemysłowych, w porównaniu z rokiem 2018, wzrosła o 6%. W samej Polsce zaś aż o 40%. Prognozy zakładają, że do 2025 roku firmy przeznaczą 34% budżetów na automatyzację procesów logistycznych za pomocą pojazdów typu AGV (Automated Guided Vehicles) lub robotów typu AMR (Autonomous Mobile Robots), mimo że obecnie liczba ta oscyluje wokół 3%. Jesteśmy zatem świadkami czwartej rewolucji przemysłowej zwanej Przemysłem 4.0. Jaką dokładnie rolę odgrywa w niej robotyka mobilna?

ROBOTY AUTONOMICZNE TYPU AMR

Roboty autonomiczne AMR to bezzałogowe, kooperujące między sobą lub ludźmi mobilne platformy, których pierwowzorem były pojazdy typu AGV. Ich zadaniem jest automatyczna dystrybucja nośników logistycznych w środowisku przemysłowym poprzez poruszanie się po określonej ścieżce i wykonywanie zapla-

nowanych, powtarzalnych zadań. Jedną z ich głównych zalet jest także wysoka adaptowalność i szybka reakcja na dynamicznie zmieniające się procesy produkcyjne i przebrojenia linii montażowych. Roboty AMR wykorzystywane są głównie w intralogistyce, halach magazynowych, czy też centrach logistycznych, lecz sprawdzają się także w laboratoriach lub w środowiskach niebezpiecznych dla człowieka. Wdrożenie efektywnej intralogistyki, charakteryzującej Przemysł 4.0. bez robotów autonomicznych jest bardzo trudne, a w zasadzie niemożliwe. Dlaczego? To proste – codziennie w zakładach produkcyjnych pracownicy przemierzają wiele kilome-

trów, przenosząc podzespoły potrzebne do produkcji, czy też wykonując operacje magazynowe. Proces ten jest czasochłonny i coraz to bardziej kosztowny. Nie bez znaczenia ma również fakt poprawy bezpieczeństwa pracy oraz zapewnienia ciągłości dostaw.

PRZEMYSŁ 4.0. – AUTOMATYKA MAGAZYNOWA

Roboty AMR mają zastosowanie głównie w obszarze transportu wewnątrz zakładowego. Wykorzystać można je do zadań takich jak:

- zasilenie linii produkcyjnych i montażowych,
- magazynowanie wyrobów gotowych i podzespołów
- raportowanie do systemów IT klasy MES (Manufacturing Execution Systems)

Automatyka magazynowa pozwala zastąpić człowieka i skierować go na dogodniejsze stanowisko pracy. Z drugiej strony – roboty mogą zastąpić pracowników w momencie, gdy firmę dotykają trudności ze znalezieniem pracowników z doświadczeniem w obszarze produkcji. Kolejnymi kwestiami są poprawa konkurencyjności i wydajności produkcji – wykorzystując nowoczesne rozwiązania polskie przedsiębiorstwa mogą konkurować z zagranicz-



nymi graczami. Warto zwrócić również uwagę, że dzięki robotom kooperującym takim jak np. AMR automatyzacja stała się dostępna dla wielu zwłaszcza małych i średnich firm.

ROBOT AUTONOMICZNY – DOSTOSOWANY DO POTRZEB

Na rynku istnieje wiele rozwiązań, a każde z nich dostosowane może być do indywidualnych potrzeb przedsiębiorstwa. Jednym z przykładów są roboty mobilne, których zadaniem jest transport koszy z komponentami pomiędzy magazynem a liniami montażowymi (np. IntraBot Pull 500). System

zarządzania flotą robotów zbiera pojawiające się zlecenia i tworzy misję dla konkretnego AMR. Następnie robot podjeżdża pod kosz, zaczepia go i zaczyna przewozić w wyznaczone miejsce, poruszając się po wyznaczonej ścieżce nawigacyjnej. W ten sposób eliminowane jest ryzyko dostarczenia błędnego kosza z elementami, a transport zawsze trafi we właściwym czasie we właściwe miejsce. Innym przykładem jest robot typu IntraBot Rail RF. To małej wielkości pojazd, który porusza się w szynach podwieszonych pod sufitem. Takie rozwiązanie znalazło zastosowanie w magazynach, gdzie jest potrzeba stałej kontroli ich zawartości. System Automatycznej Inwentaryzacji pozwala na szybką i sprawną kontrolę wyrobów znajdujących się na magazynie. Poprzez antenę RFID umieszczoną na poruszającym się robocie dokonywany jest odczyt tagów RFID identyfikujących pojemniki znajdujące się w magazynie, a całość operacji trwa zaledwie kilkanaście

sekund. Roboty sprawdzą się także przy transporcie ładunków na standardowych paletach typu Euro (np. IntraBot Lift 550). Sposób ich działania jest prosty – robot wyposażony jest w podnośnik palet, który pozwala na pobranie lub odstawienie palety z lub do danego punktu logistycznego np. modułu rolotoku zasilającego linię produkcyjną lub magazyn wyrobów gotowych. Co istotne, proces ten jest w pełni zautomatyzowany poprzez zastosowaną sensorykę umożliwiającą wykrycie oraz lokalizację palety.

– Należy pamiętać, że praca robotów odbywać będzie się w środowisku pracowników. Właśnie dlatego – ze względu na zdrowie pracowników, normy w tym aspekcie muszą być bardzo restrykcyjne, a każdy z robotów powinien być wyposażony w odpowiedniej klasy system bezpieczeństwa gwarantujący bezpieczną pracę w otoczeniu ludzi – tłumaczy Wojciech Klein, Specjalista ds. Systemów Automatyki i Robotyki z Etisoft. ■





CHEP. Fot. CHEP

CIRCULYTICS:

NARZĘDZIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Circulytics jest pierwszym narzędziem analitycznym, które umożliwi dokładny pomiar gotowości przedsiębiorstw do funkcjonowania w warunkach gospodarki obiegu zamkniętego (tzw. gospodarki cyrkularnej) oraz ich ogólnej wydajności.

Fundacja Ellen MacArthur (EMF) udostępniła narzędzie Circulytics służące do oceny zgodności działalności przedsiębiorstwa z wymogami gospodarki obiegu zamkniętego (GOZ). Narzędzie to – określane jako najbardziej wszechstronna metoda analizy cyrkularnego charakteru działalności firmy – opracowano dzięki zaangażowaniu wielu firm, w tym eksperta ds. łańcucha dostaw, firmy Brambles, uznanej za modelowe przedsiębiorstwo stosujące biznesowe modele obiegu zamkniętego.

Nowe narzędzie jest pierwszym instrumentem umożliwiającym kompleksową

ocenę parametrów zgodności z wymogami gospodarki obiegu zamkniętego, a jego zastosowanie wykracza poza sam pomiar przepływu materiałów. Zapewniając wgląd we wszystkie procesy cyrkularne, Circulytics, wskazuje obszary wymagające natychmiastowego usprawnienia i prezentuje możliwości wdrażania innowacji o strategicznym znaczeniu. Circulytics wykorzystuje dane i wskaźniki służące do pomiaru przejścia na zasady gospodarki obiegu zamkniętego, ułatwiając przedsiębiorstwom ich zrozumienie i monitorowanie. Tym sposobem firmy zyskują ramy odniesienia, dzięki którym mogą projektować

bezodpadowe procesy oraz strategię gwarantującą pozytywny wpływ na środowisko, przy jednoczesnej poprawie wyników finansowych i wartości marki u zainteresowanych stron. Zarządzanie danymi w ten nowatorski sposób pozwoli firmom w bardzo konkretny sposób ocenić ich obecną pozycję, a także – co ważne – przyszłe kierunki rozwoju.

Gospodarka obiegu zamkniętego ma na celu wyeliminowanie odpadów i zanieczyszczeń oraz zachowanie produktów i materiałów w ciągłym użyciu przy jednoczesnej odbudowie zasobów naturalnych. Dzięki modelowi współużytkowania

i wielokrotnego użycia (ang. share and re-use) dla zasobu 330 mln nośników dostawczych, firma Brambles działała zgodnie z wymogami gospodarki obiegu zamkniętego na długo przed tym, zanim zyskała ona obecną popularność – i to w branży, w której liniowe modele operacyjne są nadal dominującym rozwiązaniem. Andrew Morlet, dyrektor generalny Fundacji Ellen MacArthur, podkreśla: „Na całym świecie coraz więcej firm dostrzega szanse, jakie oferuje gospodarka obiegu zamkniętego w zakresie tworzenia nowych obszarów wartości oraz rozwiązywania problemów, takich jak zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie środowiska i utrata różnorodności biologicznej.

Narzędzie Circulytics zostało stworzone, aby pomóc w szybkim i skalowalnym przejściu na nowy paradygmat działalności biznesowej, a wiedza wiodących firm, takich jak Brambles, była kluczowa dla zapewnienia odbiorcom przydatnych danych i analiz”. Firma Brambles jest członkiem programu CE100 Network od 2015 roku. Michael Pooley, prezes Brambles CHEP Europe, dodaje: „Byliśmy zachwyceni możliwością udziału w projekcie rozwoju Circulytics. To narzędzie dokumentuje mocne strony firmy, ale także wskazuje obszary wymagające dalszego doskonalenia. Wierzymy, że będzie to pierwsze narzędzie promujące rozwój strategii, których w przyszłości

będą potrzebowały zarówno przedsiębiorstwa, jak i nasza planeta. Będziemy korzystać z Circulytics, aby nasz model biznesowy stawał się coraz bardziej zrównoważony”. Circulytics wykorzystuje system pomiarowy bazujący na tzw. czynnikach wspomagających (ang. enabler) oraz rezultatach (ang. outcome). Te pierwsze są definiowane przez elementy danej firmy, takie jak strategia, zasoby ludzkie, systemy i procesy, innowacyjność i zewnętrzne zaangażowanie z klientami i dostawcami. Druga grupa parametrów odnosi się do nakładów wejściowych (materiałów i energii) oraz sposobu, w jaki rezultaty w postaci produktów lub usług wspierają gospodarkę obiegu zamkniętego.

Pozwala to firmie ocenić zarówno cyrkularną orientację przepływów produkcyjnych, jak i łańcuch wartości przedsiębiorstwa jako całości. Fundacja Ellen MacArthur udostępni firmom skumulowany wynik w różnych obszarach tematycznych oraz, co ważne, dostosowane do nich uwagi i komentarze.

Zmiany klimatu i kwestie ochrony środowiska zajmują coraz ważniejsze miejsce na liście priorytetów, dlatego nowe ramy prawne i nacisk społeczeństwa obywatelskiego przekładają się na sektor przedsiębiorstw w postaci wymagań i oczekiwań ukierunkowanych na opracowywanie odpowiednich rozwiązań. Te rozwiązania polegają na wdrożeniu profilu gospodarki obiegu zamkniętego, a u podstaw tej transformacji leżą przedsiębiorstwa i ich struktury organizacyjno-operacyjne. ■



O FUNDACJI

ELLEN MACARTHUR

Fundacja Ellen MacArthur powstała w 2010 roku i postawiła sobie za cel przyspieszenie przejścia na gospodarkę obiegu zamkniętego. Od momentu powstania ta charytatywna organizacja stała się światowym liderem nurtu, wprowadzając gospodarkę obiegu zamkniętego do planów działań decydentów w biznesie, rządach i środowisku akademickim. Inicjatywa Circular Economy 100 (CE100) Network stanowi przedkonkurencyjną przestrzeń do nauki, dzielenia się wiedzą i wdrażania pomysłów w praktyce. Więcej informacji:

ellenmacarthurfoundation.org

O FIRMIE BRAMBLES

Brambles pomaga przemieszczać więcej towarów do większej liczby odbiorców niż jakakolwiek inna firma na świecie. Palety i pojemniki tworzą niewidoczny kręgosłup globalnego łańcucha dostaw, a uczestniczą w nim największe światowe marki, którym pomagamy transportować więcej towarów do większej ilości odbiorców w sposób wydajny, zrównoważony i bezpieczny. Jako pionier gospodarki współdzielenia firma Brambles stworzyła jedną z najbardziej zrównoważonych organizacji logistycznych, promując model poolingu zasobów oparty na wielokrotnym użytkowaniu i współdzieleniu nośników. Brambles działa głównie w segmencie produktów szybkozbywalnych (np. produkty spożywcze, AGD i środki higieny osobistej), świeżych produktów, napojów, a także w branży detalicznej i przemysłowej. Grupa Brambles zatrudnia około 11 000 pracowników i dysponuje pulą około 330 milionów palet i pojemników dostępnych w sieci składającej się z ponad 750 centrów serwisowych. Brambles działa w około 60 krajach, prowadząc największe operacje w Ameryce Północnej i Europie. Więcej informacji można znaleźć w witrynie:

www.brambles.com

ETYKIETY DO OZNACZENIA SKRZYNEK WIELOKROTNEGO UŻYTKU

Etisoft. Fot. Etisoft

Etykiety są nośnikiem informacji i wspierają procesy logistyczne, pakowania, kompletacji i magazynowania. Właśnie dlatego skrzynki plastikowe oznaczone etykietami jako opakowania wielokrotnego użytku cieszą się coraz większą popularnością. A zwłaszcza te, które posiadają wklejone znaczniki RFID.

W przypadku branży spożywczej dodatkowym atutem użycia plastikowych pojemników jest fakt, iż mają one certyfikat do bezpośredniego kontaktu z żywnością. W jaki sposób jednak należy dobrać etykietę oraz co musi się na niej znaleźć?

Automatyczne magazynowanie – proces kompletacji w inteligentnym magazynie

Coraz więcej magazynów i procesów logistycznych jest zautomatyzowanych. Niejednokrotnie operacje w nich wykonują roboty

autonomiczne, np. autonomiczne wózki (AGV) lub zespoły taśmociągów, które wymagają stabilnych wymiarowo lub znormalizowanych opakowań. Wiele procesów kompletacyjnych w dużych magazynach odbywa się w oparciu o plastikowe skrzynki. Czasami z powodu procesów realizowanych w trakcie obrotu skrzynkami nie da się zastosować innych opakowań niż plastikowe. Przykładem jest przemysł spożywczy, gdzie opakowania wracające do producenta są poddawane rygorystycznym procesom czyszczenia i sterylizacji. Obieg musi być zamknięty, więc opakowania muszą krążyć od producenta, przez operatora logistycznego do odbiorcy i z powrotem. Dobrze byłoby wiedzieć zatem:

- ile opakowań jest w obiegu?
- gdzie są?
- i jaki mają status?



TRENDY W IT, NA KTÓRE WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ W ROKU 2020

Red Hat

Sztuczna inteligencja i blockchain to tematy, które często gościły w świecie technologii w ubiegłym roku. Te dwa zagadnienia w znaczącym stopniu zmieniają także sposób, w jaki funkcjonują działy IT zarówno w przedsiębiorstwach, jak w i sferze publicznej.

Rok 2020 zapowiada się naprawdę ciekawie, a część procesów i stojących za nimi innowacji, na które jeszcze w ubiegłym roku patrzyliśmy z ciekawością, w roku 2020 stanie się powszechnie używanymi rozwiązaniami. Specjaliści Red Hat przygotowali prognozę jak rozwijać się będą zagadnienia sztucznej inteligencji czy też wykorzystanie blockchain w najbliższych 12 miesiącach.

Blockchain

Tokenizacja. Pojęcie to oznacza reprezentowanie zarówno wartości cyfrowych, jak i niecyfrowych w postaci tokenów w łańcuchu bloków, w którym może następ-

ować ich wymiana i sprzedaż. Realizacja tej idei umożliwiłaby stworzenie wolnego rynku w zasadzie dowolnego rodzaju dóbr. To obszar, w którym mogą nastąpić poważne inwestycje — branża finansowa jest nim obecnie bardzo zainteresowana.

Wzrost zainteresowania walutami cyfrowymi emitowanymi przez banki centralne. Po ogłoszeniu informacji o planowanym wprowadzeniu przez korporację Facebook kryptowaluty o nazwie Libra nastąpił ponowny wzrost zainteresowania rynkiem kryptowalut. Należy dodać, że władze niektórych krajów poczuły się zaniepokojone tym komunikatem. Efektem tego wydarzenia był także powrót do dyskusji o walutach cyfrowych emitowanych przez banki centralne, ponieważ wiele z nich rozważało w ostatnich latach wprowadzenie takiego środka płatniczego.



Producent pojemników do logistyki i magazynowania

utzgroup.com





Inelo. Fot. Inelo

JAK PRZYGOTOWAĆ SIĘ NA PAKIET MOBILNOŚCI?

Do zatwierdzenia pakietu mobilności, czyli nowych zmian w prawie transportowym niekorzystnych dla polskich przedsiębiorców, pozostały dwa główne kroki. Czekamy jeszcze na pierwsze czytanie w Radzie UE i drugie czytanie w Parlamencie Europejskim. Eksperti OCRK i Inelo twierdzą jednak, że, jeśli nic niespodziewanego nie wydarzy się w Brukseli, to w pierwszej połowie 2020 roku prace nad unijnymi przepisami dla przewoźników będą zakończone. Jak przygotować się na wejście w życie kłopotliwej dyrektywy?

DŁUGA DROGA DO PAKIETU MOBILNOŚCI

Hasło „równa płaca za tę samą pracę” rozpoczęło dyskusję nad płacą minimalną i delegowaniem pracowników. Pierwsze kroki w kierunku nowego prawa zmieniającego reguły funkcjonowania międzynarodowego systemu transportu drogowego poczynili Niemcy, wprowadzając MiLoG. Od lipca 2016 roku obowiązuje też francuska ustawa Loi Macron. Natomiast w maju 2017 roku

Komisja Europejska wystąpiła do Parlamentu z oficjalnym wnioskiem ustawodawczym nazwanym „pakiet mobilności 1”. Inicjatywa, mająca na celu zmianę i rozszerzenie przepisów UE tak, by znaleźć równowagę pomiędzy bezpieczeństwem, sprawiedliwością społeczną, zrównoważoną gospodarką a opłacalnością i potrzebami rynków krajów Wspólnoty, od blisko trzech lat jest jednym z najbardziej dyskutowanych i kontrowersyjnych tematów w branży transportowej. Po licznych zmianach, poprawkach i aktualizacjach przepisów nadal skutki wprowadzenia pakietu mobilności nie zostały zbadane przez unijnego legislatora. To jednak nie przeszkodziło przedstawicielom tak zwanej starej Unii doprowadzić procedury do miejsca, z którego pozostały jedynie dwa najbar-

dzie istotne głosowania do zakończenia całego procesu ustawodawczego.

Termin kolejnego głosowania w Radzie nie został jeszcze ustalony, ale można spodziewać się, że odbędzie się po około ośmiu tygodniach od ostatniego spotkania w Komisji TRAN. Tyle bowiem zajmuje prawną-językowe opracowanie postanowień zawartych w ramach ostatnich rozmów trójstronnych. Można się spodziewać, że cały proces zostanie zamknięty, czyli nastąpi publikacja przepisów w pierwszej połowie 2020 roku. Pomiędzy tymi głównymi głosowaniami mogą się wydarzyć jeszcze mniejsze spotkania oraz będą przekazywane informacje pomiędzy instytucjami. To jednak formalności i prawdopodobnie nie będą mieć wpływu na pakiet mobilności w obecnym kształcie – mówi Mateusz Włoch, ekspert Inelo.

CO TO JEST PAKIET MOBILNOŚCI I OD KIEDY BĘDZIE STOSOWANY?

Nowe prawo transportowe to, najprościej mówiąc, zmiany w trzech grupach przepisów:

1. Wymagania dotyczące maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynków, a także przepisy dotyczące tachografów.
2. Delegowanie kierowców w sektorze transportu drogowego oraz kontrole drogowe.
3. Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i dostęp do międzynarodowego rynku przewozów drogowych.

Najwcześniej znajdą wejść w życie zmiany określające czas prowadzenia pojazdów, przerw i okresów odpoczynków, bo możliwe, że już w drugiej połowie 2020 roku, czyli 20 dni po opublikowaniu rozporządzenia. Po 18 miesiącach zacznie obowiązywać nowa zasada, tj. kierowca będzie dokonywał wpisu kraju po

będą mieli przewoźnicy z flotą pojazdów od 2,5 tony DMC w międzynarodowym transporcie rzeczy oraz kabotażu. Wymóg instalacji i użytkowania tachografów tak, jak w ciężarówkach, będzie obowiązywał od 1 lipca 2026 roku. Dla busiarzy będzie to prawdziwa rewolucja – komentuje Mateusz Włoch, Inelo.

W ciągu 20 dni po opublikowaniu przyjętego pakietu mobilności wejdą w życie m.in.:

- Doprecyzowanie zakazu dotyczącego odbierania regularnych tygodniowych odpoczynków w kabinie. Każdy odpoczynek ponad 45 godzin będzie musiał być spędzany poza kabiną w miejscu posiadającym odpowiednie zaplecze sanitarne.
- Zaostrzenie reguł dotyczących odbieraniu odpoczynków tygodniowych skróconych, czyli kierowca międzynarodowy będzie mógł zrobić dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku pod rząd (2x24h) pod warunkiem, że w każdym z czterech tygodniach

rany obowiązkowo w bazie w kraju siedziby firmy lub miejscu zamieszkania kierowcy. Uwaga, w tym przypadku konieczne jest udokumentowanie powrotu.

- Obowiązkowy powrót kierowcy do centrum operacyjnego firmy w kraju siedziby (baza) lub miejsca zamieszkania kierowcy maksymalnie co cztery tygodnie. Kierowca powinien wrócić przynajmniej na odpoczynek 45 godzinny.
- Możliwość przerywania odpoczynków tygodniowych na promie – skróconych bez dodatkowych obostrzeń i regularnych – tylko gdy podróż jest zaplanowana na co najmniej osiem godzin, a kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną.
- Możliwość przedłużenia jazdy dziennej oraz tygodniowej nawet o dwie godziny przy powrocie na bazę lub do domu na odpoczynek tygodniowy. Warunkiem jazdy dłuższej o dwie godziny jest zrobienie 30 minut przerwy przed dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu oraz rekompensata tego czasu z innym dowolnym odpoczynkiem w ciągu trzech tygodni. Uwaga, przedłużenie możliwe wyłącznie ze względu na wyjątkowe sytuacje (np. zator, objazd, inne nieprzewidziane okoliczności).

Przepisy, jakie będą miały zastosowanie 18 miesięcy po opublikowaniu dyrektywy, to m.in.:

- Powrót każdego pojazdu do centrum operacyjnego firmy w kraju siedziby raz na co najmniej osiem tygodni.
- Ograniczenie dostępu do rynku w zakresie kabotażu.

Dotychczasowe zasady dla transportu międzynarodowego to możliwość wykonania trzech operacji w ciągu siedmiu dni. UE w pakiecie mobilności dodała czterodniowy okres przerwy pomiędzy kabotażami tym samym pojazdem w tym samym kraju.

- Nowy obowiązek kierowcy – wpis kraju po przekroczeniu granicy dokonywany w pierwszym możliwym bezpiecznym miejscu.
- Możliwość utraty dobrej reputacji za naruszenia dotyczące kabotażu oraz delegowania pracowników.
- Dodanie tzw. ratingu przedsiębiorstwa, określającego np. współczynnik występowania naruszeń do rejestru ERRU i KREPTD.
- Wyłączenie z delegowania operacji tranzytowych, przewozów bilateralnych (z/do PL) oraz maksymalnie dwóch załadunków lub rozładunków towarzyszących przewozom bilateralnym (ten ostatni pod pewnymi warunkami np. inteligentny tachograf 2-gen, w drodze z polski dozwolona max. 1 dodatkowa operacja).

Objęcie delegowaniem przewozów cross-trade oraz wszelkich operacji kabotażowych. Korzystanie z pełnych układów zbiorowych przy rozliczaniu płac minimalnych oraz brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów.

Dodatkowe ważne ustalenia to:

- 56 dni wstecz, czyli nowy okres kontroli drogowej, który będzie obowiązywał od końca 2024.
- Montaż nowych inteligentnych tachografów drugiej ge-

W Europie ponad 50 proc. przewozu towarów zapewnia transport drogowy, co daje 500 mld euro zysku rocznie

przekroczeniu granicy, a także znajdą zastosowanie zapisy z grup zmian o delegowaniu i dostępie do rynku. Od końca 2024 roku kontrola drogowa będzie obejmować nie 28 jak obecnie, a 56 dni wstecz. Najdłuższy okres na przygotowanie się do nowości w funkcjonowaniu firmy transportowej

będzie miał co najmniej dwa odpoczynki tygodniowe regularne i dwa skrócone. Po wykonaniu dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych pod rząd kolejny będzie odpoczynek tygodniowy regularny wraz z rekompensatami. Taki długi odpoczynek będzie odbie-

neracji w nowych pojazdach w dwa lata po wejściu w życie przepisów technicznych.

- Obowiązkowa wymiana tachografów w transporcie międzynarodowym na kolejną generację – analogowe i cyfrowe do trzech lat od wejścia w życie przepisów technicznych- inteligentne pierwszej generacji do czterech lat od wejścia w życie przepisów technicznych.
- Wymóg stosowania się właścicieli firm przewozowych z tzw. flotą lekką do norm czasu jazdy i odpoczynków takich jak obecnie obowiązują kierowców ciężarówek (rozporządzenie 561), a także obowiązek instalacji i użytkowania tachografu będzie miał zastosowanie od lipca 2026 roku.

W ciągu 21 miesięcy od daty publikacji pakietu mobilności

przewoźnicy, dysponujący busami, będą mieć obowiązek spełniania wszystkich wymogów dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, w tym m.in. posiadać licencję oraz zabezpieczenie finansowe na każdy pojazd.

PAKIET MOBILNOŚCI – JAKI BĘDZIE TRANSPORT DROGOWY?

Niepewny, ponieważ wszystko, co w gospodarce nie do końca poznane, po prostu budzi niepokój. Jednak transport również w kolejnych latach będzie notował wzrost zapotrzebowania i napędzał koniunkturę w Polsce. Z czego to wynika? Według szacunków w Europie ponad 50 proc. przewozu towarów odbywa się poprzez transport drogowy, co generuje około 500 miliardów euro zysku rocznie,

a w samym TSL zatrudnionych jest około pięć milionów osób. Mimo dodatkowych utrudnień, jakie serwuje nam Unia, nie wypadniemy z rynku tak szybko, choć zagrożenie utraty płynności finansowej, w szczególności przez małe firmy, jest rzeczywiście realne – mówi Łukasz Włoch z OCRK. – Rodzimy przedsiębiorcom najbardziej będą doskwierać wzrost kosztów pracowniczych, nawet o 30–40 proc., oraz znaczące ograniczenia dostępu do rynku, w tym głównie obostrzenia w zakresie kabotaży oraz konieczność powrotu do kraju po ośmiu tygodniach w trasie. Właściciele firm powinni rozważyć w przyszłości między innymi negocjowanie stawek za frachty objęte pakietem mobilności, a także planowanie tras i operacji załadunek-rozładunek z wię-

szym wyprzedzeniem, jeśli to oczywiście możliwe. Ponadto współpraca z doświadczonym partnerem, znającym się na prawie międzynarodowym, oraz nowoczesne narzędzia telematyczne w dłuższej perspektywie okażą się pomocne i mogą stanowić o dodatkowej przewadze konkurencyjnej – dodaje ekspert.

Istotne jest teraz także silne lobby, by rozpocząć zmiany legislacyjne w Polsce w celu zminimalizowania skutków pakietu mobilności. Chodzi tutaj głównie o dostosowanie zasad rozliczania kierowców do zapisów znowelizowanej dyrektywy o delegowaniu, czyli zmiany regulacji w ustawie o czasie pracy kierowców. Dzięki temu koszty pracownicze zwiększą się, ale na przykład o 15 proc. – podsumowuje Łukasz Włoch, OCRK. ■

Stale połączenia Polska – Niemcy

#DELIVEREDbyRABEN

>90
codziennych połączeń między krajami

>30 000
przesyłek miesięcznie

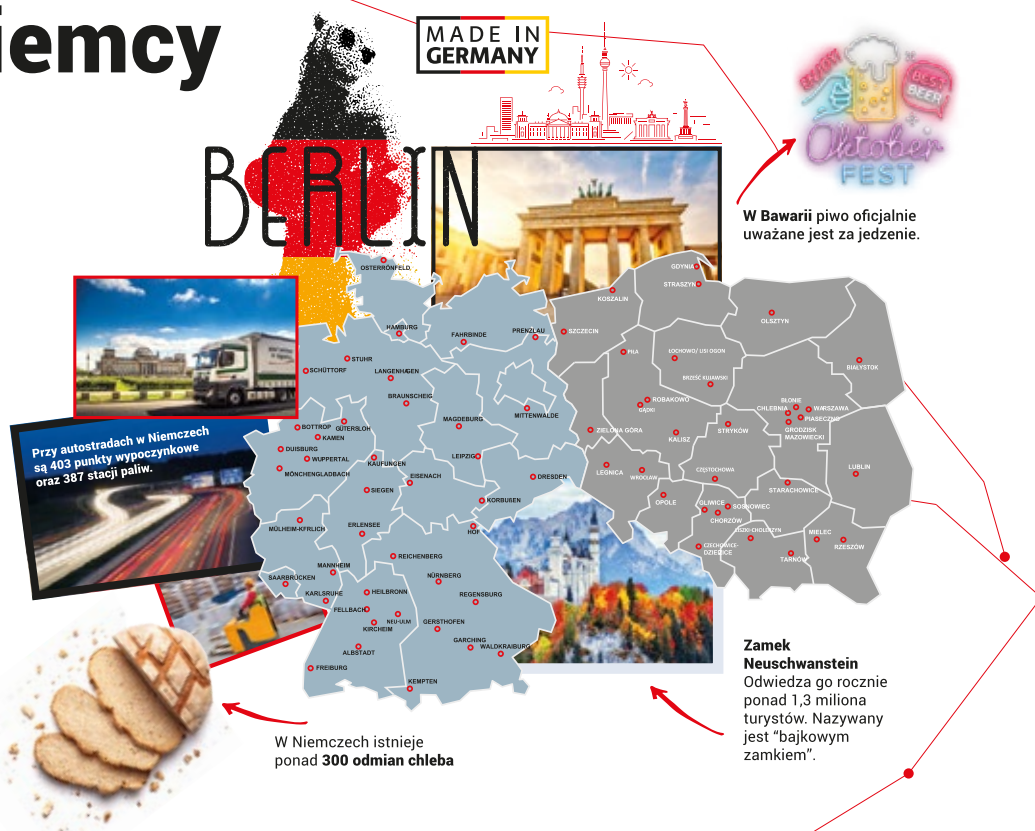
ok. 1 500
międzynarodowych przesyłek dziennie

40
hubów logistycznych w samych Niemczech

www.raben-group.com

Raben

*your partner
in logistics*



Dachser obsługuje wewnętrzną logistykę OEZ – czeskiego producenta wyrobów elektrycznych, będącego częścią grupy Siemens. Międzynarodowy operator logistyczny realizuje na rzecz firmy transporty wewnętrzne, dostawy produkcyjne w systemie „just-in-time” i świadczy usługi dodatkowe, takie jak pobieranie próbek.



Dachser. Fot. Dachser

Współpraca z Dachser w takiej konfiguracji pozwala OEZ nie tylko na skrócenie pokonywanych odległości, ale też na szybsze reagowanie i obniżenie kosztów logistycznych.

Kalkulacja jest prosta: krótsze odległości to szybsze procesy. Szybsze procesy to oszczędność czasu – zasobu szczególnie cennego w branży elektrotechnicznej, w której działa OEZ. A oczywiście czas to pieniądz. Mając to na uwadze, czeski producent postanowił znaleźć partnera logistycznego, który mógłby zoptymalizować procesy w magazynie przyzakładowym i wziąć za nie pełną odpowiedzialność. Dachser wygrał kontrakt w 2016 r., a następnie miał rok na wdrożenie projektu.

zatrudnił nowych pracowników i przeprowadził dla nich specjalne szkolenia. Po opracowaniu modelu 3D magazynu – czegoś, czego nikt wcześniej nie robił – łatwiej było zwizualizować procesy. Gdy budowa nowego magazynu przylegającego do zakładu produkcyjnego OEZ w Letohradzie dobiegła końca, trzeba było jak najszybciej rozpocząć w nim operacje.

„Pierwotnie zakładaliśmy, że projekt wystartuje w lutym 2018 r., ale udało się go uruchomić już w grudniu 2017 r.” – mówi z dumą

dego dnia na terenie zakładu odbywa się 410 wewnętrznych kursów organizowanych zgodnie z tzw. zasadą mleczarza (milk runs), dzięki czemu dane artykuły zawsze są dostępne zgodnie z zapotrzebowaniem.

OPTIMALIZACJA DZIĘKI INTELIGENTNYM ROZWIĄZANIOM

Oddział Dachser w Brzeławiu organizuje całą intralogistykę OEZ: obsługuje towary przychodzące, zajmuje się magazynowaniem, pobieraniem próbek, monitorowaniem jakości, a także realizuje wszystkie transporty wewnętrzne i dostawy wedle koncepcji „just-in-time”. Stosowanie systemu Kanban umożliwia szybszą obsługę przychodzących towarów i precyzyjne organizowanie dostaw produkcyjnych, a także pozwala ograniczyć powierzchnię potrzebną do prowadzenia operacji logistycznych. Magazyn jest wyposażony w najnowo-

cześniejsze technologie – elektrycznie wspomagane ręczne wózki paletowe zmniejszają fizyczne obciążenie pracowników, prowadzone są także testy z użyciem egzoskieletów czy skanerów linii papilarnych. Ponadto wprowadzono system nawigacji dla wózków widłowych, aby przyspieszyć procesy związane z odstawianiem towarów w odpowiednie miejsca i zmniejszyć liczbę używanych wózków. Każdy wózek podnośnikowy ma przypisany konkretny obszar działania w systemie WMS Mikado.

„W OEZ postawiliśmy sobie za cel zmniejszenie odległości między magazynem a produkcją, aby skrócić czas reakcji i obniżyć koszty logistyczne – fizycznie lokalizując magazyn w bezpośrednim sąsiedztwie hali produkcyjnej i zlecając jego obsługę zewnętrznemu operatorowi”, mówi Roman Schiffer, prezes OEZ s.r.o., podsumowując wymagania firmy. ■

Po opracowaniu modelu 3D magazynu – czego nikt wcześniej nie robił – łatwiej było zwizualizować procesy

„Realizacja tego przedsięwzięcia była pełna niuansów i wyzwień”, mówi Tadeáš Kos, kierownik ds. logistyki kontraktowej Dachser w Czechach. Operator

Tadeáš Kos. Obecnie Dachser przetwarza w magazynie OEZ niemal 1400 zleceń dostawy dziennie, obsługując ok. 8000 produktów na 5300 mkw. Każ-

W godzinach porannych 5 stycznia 2020 r. do stacji Hrubieszów LHS, na granicy polsko-ukraińskiej, dotarł pierwszy pociąg z 45 kontenerami z Chin. Z Xi'an położonego w środkowej części kraju transport wyruszył 24 grudnia 2019 r. Ładunki po przejechaniu blisko 9,5 tys. km dotarły do stacji końcowej Sławków LHS.

W „Euroterminalu Sławków” kontenery zostaną przeładowane na wagony kolejowe oraz samochody i dostarczone do odbiorców docelowych. Przejazd tą trasą kolejową zajął tylko 12 dni. – Cieszę się, że pociąg szybko i bezpiecznie dotarł do Polski, wykorzystując najdalej na Zachód wysuniętą linię szerokotorową. Dzięki temu rozszerzamy naszą ofertę transportową i logistyczną o kolejne produkty intermodalne. Wpisuje się to w strategię spółki, której celem jest dywersyfikacja przewozów i kierunków transportu – mówi Zbigniew Tracichleb, prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa.

Uruchomienie połączenia z Chin do Sławkowa jest efektem kilkuletniej pracy nad tym projektem. Nawiązanie współpracy PKP LHS z Xi'an Free Trade Port Construction and Operation oraz partnerami logistycznymi z Kazachstanu, Rosji i Ukrainy pozwoli na uruchomienie regularnych połączeń z Xi'an do Sławkowa LHS, które docierać będą w 10–12 dni.

– O wyborze szerokotorowej linii LHS zdecydowały nasze atuty, takie jak: brak koniecz-

PIERWSZY POCIĄG Z CHIN DO POLSKI

SZEROKIM TOREM LHS BEZ PRZEŁADUNKU NA GRANICY

ności przeładunku na granicy Unii Europejskiej, możliwość prowadzenia najdłuższych pociągów kontenerowych w Europie o długości do 950 m oraz potencjał „Euroterminala Sławków”. To hub logistyczny posiadający duże możliwości dalszej dystrybucji ładunków z Chin oraz ich koncentracji i wysyłki w drogę powrotną. Sławków to również początek trans-kaspijskiej trasy TMTM, co stwarza dogodną możliwość eksportu żywności a tym samym zbalansowania ładunków w kierunku do Chin. Jestem przekonany, że obie trasy odegrają ważną rolę w rozwoju przewozów kolejowych na Nowym Jedwabnym Szlaku – stwierdza Dariusz Sikora, członek zarządu do spraw handlu i eksploatacji PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa.

Długość całej trasy z Xi'an przez Kazachstan, Rosję i Ukrainę do Sławkowa LHS wynosi 9477 km. Zlokalizowany na stacji końcowej linii szerokotorowej „Euroterminal Sławków” to nowoczesny terminal kontenerowy, który obsługuje siatkę stałych połączeń kolejowych m.in. z Gdańskiem, Swarzędzem, Maddaloni we Włoszech czy Schwarzhiede w Niemczech.

Xi'an liczy ok. 13 milionów mieszkańców, jest ważnym ośrodkiem gospodarczym z rozwiniętym przemysłem wysokich technologii, maszynowym, elektrotechnicznym i hutniczym. Miasto jest również dawną stolicą Chin, to tutaj zaczynał się historyczny Jedwabny Szlak. Obecnie Xi'an jest najszybciej rozwijającym się portem śródlądowym i cen-

trum logistycznym na Nowym Jedwabnym Szlaku.

PKP LHS (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.) zarządza infrastrukturą szerokotorowej linii nr 65, oferuje usługę trakcyjną i dodatkowe usługi logistyczno-spedycyjne. Linia nr 65 to najdłuższa na terenie Polski kolejowa linia szerokotorowa (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczona do transportu towarowego. Jest jednocześnie najdalej na zachód wysuniętą linią szerokotorową w Europie. Łączy kolejowe przejście graniczne Hrubieszów/Izow ze Śląskiem, gdzie w Sławkowie w Zagłębiu Dąbrowskim (25 km od Katowic) kończy swój bieg. Linia nr 65 liczy prawie 400 km i umożliwia transport towarów bez konieczności ich przeładunku na granicy. ■





Rohlig Suus Logistics. Fot. Rohlig Suus Logistics

WAŻNY PUNKT NA MAPIE POLSKIEGO SEKTORA LOGISTYCZNEGO

Rynek usług logistycznych w Polsce prężnie się rozwija. Choć wciąż największą popularnością cieszą się magazyny w tzw. Wielkiej Piątce (Warszawa, Centralna Polska, Dolny Śląsk, Poznań i Górny Śląsk), to coraz więcej mniejszych miast, takich jak Lublin, Kielce czy Konin przyciąga nowych inwestorów. Co ciekawe, według raportu Business Environment Assessment Study w 2019 r. Lublin wyprzedził Warszawę pod względem atrakcyjności dla przedsiębiorców.

W ciągu ostatnich pięciu lat każdy rok był rekordowy, biorąc pod uwagę popyt powierzchni magazynowych. Dane z raportu „Small town, big deal” wskazują, że zwiększyła się również podaż – z 7,5 miliona m² pod koniec 2013 r. do 15,7 miliona m² pod koniec 2018. Obecnie to właśnie Polska posiada największy zasób obiektów ma-

gazynowych spośród krajów Europy Środkowej i Centralnej. Rozwój branży logistycznej i sytuacja na rynku pracy sprawiają, że firmy mają większą trudność ze znalezieniem pracowników w niektórych regionach. Receptą na to może być rozszerzenie działalności na obszary dotychczas cieszące się mniejszym zainteresowaniem, a obecnie coraz bardziej atrakcyjne dzięki rozwojowi polskiej infrastruktury (kolejowej i drogowej). Według raportu Business Environment Assessment Study Lublin wyprzedził w 2019 r. Warszawę, pod względem atrakcyjności dla inwestorów biorąc pod uwagę aspekt magazynowo-przemysłowy, zajmując wraz z Trójmiastem pierwsze miej-



sce w rankingu. Stolica województwa lubelskiego wyróżniła się przede wszystkim pod względem dostępności i kosztów wynajmu nieruchomości.

LUBLIN – PRZYSZŁOŚĆ USŁUG LOGISTYCZNYCH

W raporcie „Small town, big deal”, eksperci dokonali oceny lokalizacji magazynowo-przemysłowych w Polsce. Lublin wypadł w niej bardzo dobrze pod względem rynku pracy i kompetencji regionalnych (oba 100 proc.) oraz warunków finansowych (80 proc.) – stracił jedynie na transporcie i dostępności oraz dojrzałości rynku Lublin (oba po 40 proc.). Eksperci zauważają jednak, że – biorąc pod uwagę inwestycje planowane w perspektywie kilku następnych lat – miasta we wschodniej części Polski z pewnością zyskają na znaczeniu.

MAŁASZEWICZE, PORT LOTNICZY I VIA CARPATIA

Za Lublinem stoi nie tylko pozytywna ocena jego lokalizacji, lecz także Port Lotniczy, otwarty w grudniu 2012 r. W ciągu

siedmiu lat port znacznie się rozwinął – obsłużył 2,2 mln pasażerów, a operowało w nim trzynastu przewoźników. Lubelskie lotnisko było też jednym z dwóch w Polsce, z których latał easyJet. Od 2016 r. port posiada również swój własny terminal cargo. Dzięki temu z lotniska można transportować ponad tysiąc ton towarów rocznie.

Atutem Lublina w kontekście usług logistycznych jest nie tylko droga powietrzna, ale także kolejowa. Strategiczne znaczenie dla Lublina ma bliskość Małaszewicz, w których znajduje się jeden z największych w Polsce i Europie suchych portów przeładunkowych. Małaszewicze mają bardzo duże znaczenie w planie Nowego Jedwabnego Szlaku – w listopadzie przejechał przez nie pierwszy pociąg z Chin, który po przeładunku pojechał do Gdańska. Od tego momentu pociągi na trasie Xi'an – Gdańsk (z przystankiem w Małaszewiczach) mają jeździć regularnie. Niewielka odległość dzieląca Lublin i Małaszewicze może

przemawiać za nowymi inwestycjami w tym mieście – szczególnie dla firm, które chcą wziąć udział w obsłudze NJS. Ponadto, realizowane na poziomie miasta i Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego nowe projekty drogowe sprawiają, że Lublin jest bardzo dobrym miejscem dla rozwoju branży TSL (Transport, Spedycja, Logistyka). Dzięki obwodnicy i lotnisku cały czas zwiększa się dostępność komunikacyjna miasta.

– Widzimy rosnące zainteresowanie rozwojem firm logistycznych w mniejszych, często pomijanych ośrodkach. Lublin jest przykładem tego trendu – obecność portu lotniczego i bliskość Małaszewicz, a także istotna rola w projekcie Via Carpatia łączącym Europę Wschodnią z Południową sprawiają, że ten region ma dużą szansę rozwoju, zwłaszcza w kontekście rynku logistycznego. Korzystne położenie geograficzne Lublina oraz atrakcyjne warunki najmu przestrzeni magazynowych sprawiają, że z roku na rok ro-

śnie znaczenie tego regionu w kontekście całego kraju – powiedział Artur Malarski, dyrektor działu logistyki kontraktowej w Rohlig Suus Logistics.

LUBLIN – INWESTORZY SĄ NA TAK!

Nie dziwi więc, że wobec tak perspektywicznie rozwijającego się regionu, jakim jest Polska Wschodnia, coraz więcej firm jest zainteresowanych inwestycjami w Lublinie. Jak mówi Krystian Zakrzewski, dyrektor istniejącego od 2011 roku oddziału Rohlig Suus Logistics w Lublinie, twierdzi, że miasto ma wiele atutów, korzystnie wpływających na postrzeganie go przez firmy sektora TSL. – Poprawiająca się infrastruktura transportowa wpływa na wzrost zainteresowania klientów usługami logistycznymi. Dlatego od samego początku postanowiliśmy zaoferować nie tylko lokalną spedycję drogową, ale także międzynarodową drobnicową oraz całopojazdową, fracht morski, lotniczy i kolejowy oraz logistykę magazynową – podsumowuje Krystian Zakrzewski. ■

Exide. Fot. Exide

AKUMULATOR KLUCZEM DO OPTYMALIZACJI KOSZTU POSIADANIA FLOTY POJAZDÓW

Wybór odpowiedniego akumulatora może mieć duży wpływ na wydajność Twojej firmy. Awaria ciężarówki z powodu rozładowania akumulatora lub innego problemu z nim związanego może prowadzić do nadszarpnięcia reputacji, obniżenia rentowności czy kar finansowych. Mając to na uwadze firma Exide zaprojektowała ofertę akumulatorów do pojazdów użytkowych klasy premium, kładąc największy nacisk na niezawodność i wydajność. Każdy produkt z gamy produktów Exide został zaprojektowany tak, aby wyróżniać się w określonym zastosowaniu.

Samochody użytkowe stają się coraz bardziej złożone, spełniają aktualne europejskie standardy i posiadają nowe wyposażenie elektryczne. Jednocześnie wymagania dotyczące niezawodności i dyspozycyjności floty są większe niż kiedykolwiek. Niezależnie od tego, czy dostawy wymagają częstego zatrzymywania się w warunkach miejskich, czy są to dostawy długodystansowe, ciężarówki wymagają niezawodnych, trwałych akumulatorów, dostosowanych

do danego zadania. Gama akumulatorów Exide do pojazdów użytkowych została zaprojektowana z myślą o wymaganiach nowoczesnego parku pojazdów i jest specjalnie zoptymalizowana – tak, aby umożliwić firmom zwiększenie wydajności operacyjnej i zmniejszenie kosztów ogólnych.

AKUMULATORY, KTÓRE PRACUJĄ DLA TWOJEJ FIRMY

Akumulatory do pojazdów użytkowych Exide zostały

zaprojektowane tak, aby obniżyć całkowity koszt posiadania floty pojazdów. Każdy z nich zapewnia maksymalną wydajność dla konkretnego zastosowania, umożliwiając firmom kontrolowanie kosztów operacyjnych i osiągnięcie lepszych wyników od konkurencji. Kształtowanie całkowitych kosztów posiadania floty jest czynnikiem decydującym o tym, jak Exide projektuje swoje produkty. Firma uwzględnia koszty początkowe, koszty utrzymania, żywotność akumulatora i prawdopodobieństwo awarii, zapewniając w przypadku każdego produktu najlepsze rezultaty biznesowe. Nawet w porównaniu z akumulatorami o niższych nakładach początkowych, akumulatory Exide do pojazdów użytkowych klasy premium pomagają obniżyć koszty – często bardzo znacząco. Exide zapewnia również wiodące na rynku wsparcie w zakresie montażu. Każdorazowo



KLUCZOWE FAKTY DOTYCZĄCE CAŁKOWITEGO KOSZTU POSIADANIA FLOTY POJAZDÓW

- Pojazdy użytkowe stają się coraz bardziej złożone, spełniają aktualne europejskie standardy i posiadają nowe wyposażenie elektryczne.
- Właściciele flot ciężarowych chcą kontrolować koszty, poprawiać niezawodność i maksymalizować efektywność swojego biznesu.
- Każda awaria pojazdu ciężarowego (np. usterka akumulatora) poważnie wpływa na rentowność firmy i satysfakcję klienta.
- Wstrząsy są głównym powodem awarii akumulatorów w nowoczesnych pojazdach ciężarowych (Euro 5 i Euro 6). Firma Exide rozwiązała ten problem za pomocą technologii HVR (High Vibration Resistance), przez co wydłużyła się żywotność akumulatora i zmniejszyło się ryzyko jego awarii.
- Głównym powodem awarii akumulatorów do pojazdów użytkowych (CV) jest głębokie rozładowanie ze stratą energii prowadzącej do rozwarstwienia się kwasu. Firma Exide rozwiązała ten problem za pomocą technologii Carbon Boost.
- Firma Exide zaprojektowała specjalną gamę akumulatorów – w pełni uwzględniając złożoność pojazdów użytkowych i różnorodność ich zastosowań. Właścicielom flot ciężarowych pozwala to na wybranie najlepszej technologii akumulatorowej, zmniejszając całkowity koszt posiadania floty.
- Firma Exide oferuje zaawansowane wsparcie przy montażu, pomagając firmom w każdorazowym wyborze odpowiedniego akumulatora.

umożliwia to firmom wybór odpowiedniego akumulatora – na podstawie zaawansowanych możliwości modelowania i analizy firmy Exide. Zapewnienie optymalnego wyboru akumulatora może mieć znaczący wpływ na wyniki finansowe, szczególnie dla firm prowadzących szeroko zakrojoną działalność logistyczną i zaopatrzeniową.

– Nowoczesne ciężarówki stają się coraz bardziej wyszukane i stawiają nowe wymagania w kontekście zastosowania odpowiedniego akumulatora. Jednocześnie firmy chcą obniżyć koszty, poprawić nie-

zawodność i wydłużyć czas pracy pojazdów – powiedział Michael Geiger, wiceprezes ds. sprzedaży i marketingu w regionie EMEA w Exide Technologies. – Wybór odpowiedniego akumulatora może mieć duże znaczenie dla każdej firmy, szczególnie na dzisiejszym rynku. W niektórych przypadkach firmy mogą zaoszczędzić nawet do 70% na całkowitym koszcie posiadania, np. przechodząc na nowy akumulator StrongPRO EFB+ – dodaje.

NA DŁUGI DYSTANS

Żywotność baterii ma kluczowe znaczenie dla całkowitego

kosztu posiadania floty. Im dłużej akumulator jest „w drodze”, tym dłuższy okres jego amortyzacji. Exide zaprojektował akumulatory w taki sposób, aby zapewnić im doskonałą żywotność – dzięki technologiom, takim jak Carbon Boost i HVR (High Vibration Resistance). Technologie te zmniejszają również ryzyko awarii, jednocześnie zwiększając niezawodność i wydajność.

Wprowadzenie selektywnej, katalitycznej redukcji emisji tlenków azotu do pojazdów (zgodnych z Euro 5 i Euro 6) stanowiło nowe wyzwanie dla producentów ciężarówek. Wymagało montażu zbiorników AdBlue® i (w większości przypadków) przeniesienia akumulatorów na tylną oś pojazdu. Zwiększyło to znacznie poziom wibracji, jaki musiał wytrzymać akumulator, co prowadziło do zwiększonego ryzyka awarii (jeśli w przypadku akumulatora nie została wybrana odpowiednia technologia). Pojazdy poruszające się po drogach o złej nawierzchni lub w trudnym terenie napotykają podobne niedogodności. Wiodąca na rynku technologia HVR firmy Exide została zaprojektowana w celu ochrony akumulatora w tych warunkach, zarówno

przed uszkodzeniem. W rezultacie powstał akumulator, który jest bardziej żywotny i opłacalny.

UNIKANIE RYZYKA AWARII

Wydajność akumulatora może być znacznie obniżona, gdy zostanie on głęboko rozładowany bez odpowiedniego doładowania, co jest główną przyczyną awarii. Stanowi to problem w przypadku pojazdów wykorzystywanych do intensywnych dostaw miejskich – z powodu ograniczonych możliwości ładowania akumulatora. Oznacza to również niedogodność w przypadku długodystansowych ciężarówek z wyposażeniem wspierającym komfort kierowcy (ogrzewanie, oświetlenie, rozrywka) – stan głębokiego rozładowania akumulatora może trwać całą noc i stanowi ryzyko, że silnik nie uruchomi się następnego dnia. Opatentowana technologia Exide Carbon Boost przeciwdziała ryzyku głębokich rozładowań, zapewniając jednocześnie szereg innych korzyści, które zwiększają wydajność akumulatora.

Technologia Carbon Boost polega na zastosowaniu opatentowanych dodatków węglowych na płycie ujemnej. Cząsteczki siarczanu – powsta-

Wstrząsy to główny powód awarii akumulatorów w nowoczesnych pojazdach ciężarowych (Euro 5 i Euro 6)

poprzez pochłanianie wibracji, jak i blokowanie elementów jego budowy – zapobiega to ich przemieszczeniu, a w konsekwencji chroni akumulator

jące w wyniku rozładowywania – rozpuszczają się szybciej, co prowadzi do poprawy wydajności elektrycznej. Dzięki rozwiązaniu problemów powsta-

WYBÓR ODPOWIEDNIEGO AKUMULATORA

StrongPRO EFB+ to oryginalny, bezobsługowy akumulator wyposażony w technologię HVR i Carbon Boost. Świetnie sprawdza się w trudnych warunkach i w pojazdach ciężarowych Euro 5 i 6, w których wymagany jest montaż akumulatora na tylnej osi.

Endurance+PRO GEL to nowy akumulator VRLA GEL o wyjątkowej wydajności w pracy cyklicznej. Zapewnia imponującą przepustowość energii przez cały okres użytkowania; sprawdzi się w najważniejszych i najbardziej wymagających zastosowaniach.

EndurancePRO EFB to akumulator wymagający niewielkiej obsługi, zaprojektowany z myślą o największej wytrzymałości w pracy cyklicznej. Zapewnia doskonałą odporność na wstrząsy i moc rozruchu, a także zdolność przyjmowania ładunku odpowiednią do zaspokojenia potrzeb dużych pojazdów.



jących w wyniku zasiarczenia i dzięki pokonaniu problemu związanego z rozwarstwianiem się elektrolitu, akumulatory z formułą Carbon Boost mają zwiększoną zdolność przyjmowania ładunku – ładują się szybciej i są bardziej wytrzymałe w pracy cyklicznej. W przypadku samochodów ciężarowych, pracujących z niższym napięciem ładowania, właściwym rozwiązaniem są akumulatory hybrydowe z dodatnim stopem ołowiu antymonowego – zmniejsza poziom rozwarstwienia elektrolitu i poprawia zachowanie akumulatora w pracy cyklicznej.

Technologia GEL (żelowa) firmy Exide, niedawno po raz pierwszy wprowadzona na rynek pojazdów użytkowych, jest całkowicie bezobsługowa i zapewnia do 3 razy dłuższą żywotność niż tradycyjne akumulatory. Oferuje ona wy-

jątkową wydajność elektryczną, ochronę przed głębokim rozładowaniem i sprawdza się w najbardziej wymagających zastosowaniach.

Gama akumulatorów Exide do pojazdów użytkowych: StrongPRO EFB+, Endurance+PRO GEL i EndurancePRO EFB. Każda z nich ma swoje szczególne zalety, zapewniając równowagę między wydajnością elektryczną, niezawodnością, wytrzymałością w pracy cyklicznej, żywotnością i opłacalnością. Exide zapewnia najlepsze wsparcie na rynku w zakresie montażu – aby wybrać odpowiedni akumulator do konkretnego zastosowania.

INFORMACJA O ZNAKU TOWAROWYM

Exide, Carbon Boost, HVR są zastrzeżonymi znakami towarowymi Exide Technologies. Inne znaki handlowe są własnością ich właścicieli. ■

NAJWAŻNIEJSZE CZYNNIKI PRZY WYBORZE AKUMULATORA

Odporność na wstrząsy: podstawowe kryterium w przypadku pojazdów ciężarowych z akumulatorami montowanymi na tylnej osi; ważne również w pojazdach ciężarowych poruszających się po złej nawierzchni drogowej lub w trudnym terenie.

Wytrzymałość w pracy cyklicznej: ma zasadnicze znaczenie w przypadku pojazdów użytkowych z dużym zapotrzebowaniem energetycznym, w tym dalekobieżnych pojazdów ciężarowych z wyposażeniem wspierającym komfort kierowcy (ogrzewanie, oświetlenie, rozrywka). To kryterium, które muszą spełniać akumulatory do pojazdów często zatrzymujących się, mających zbyt mało czasu pomiędzy kolejnymi uruchomieniami silnika, aby zapobiec rozładowaniu akumulatora.

Moc rozruchu: wysoka moc rozruchu zapewnia niezawodne uruchamianie silnika w zimnym klimacie; pomocna w zastosowaniach wymagających dużego zużycia energii w krótkim czasie (trudny rozruch), np. w pojazdach używanych w rolnictwie i w budownictwie.



GEFCO. Fot. GEFCO

GEFCO

Z CERTYFIKATEM GDP

Grupa GEFCO, wiodący na świecie dostawca rozwiązań multimodalnych i europejski lider w logistyce dla branży motoryzacyjnej, otrzymała certyfikat Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej GDP dla transportu drogowego produktów farmaceutycznych w kolejnych dziewięciu krajach, w tym Polsce.

Certyfikat został przyznany przez niezależną i akredytowaną jednostkę Bureau Veritas. Obecnie GEFCO posiada certyfikat GDP dla transportu w 15 krajach, co potwierdza zaangażowanie firmy w rozwój procesów zarządzania jakością w realiach wymagającego rynku.

Grupa GEFCO uzyskuje certyfikat GDP dla transportu drogowego w Polsce, Bułgarii, Maroku, Serbii, Słowenii, Szwajcarii, Turcji, Włoszech oraz w Wielkiej Brytanii. W 2018 roku GEFCO

przeszło certyfikację GDP w Czechach, Grecji, Rumunii, na Słowacji, Węgrzech oraz we Francji.

Certyfikat Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej GDP jest ważny przez 3 lata. Potwierdza on, że GEFCO spełnia wymagania Komisji Europejskiej określone w ramach dobrych praktyk dystrybucyjnych produktów farmaceutycznych przeznaczonych dla ludzi. Przyznanie certyfikatu GEFCO podkreśla zaangażowanie firmy w dalsze podnoszenie jakości oraz zro-

zumienie wyzwań stojących przed jej klientami w zakresie śledzenia przepływu towarów oraz zapobiegania podrabianiu produktów.

„Pozyskanie certyfikatu dla kolejnych dziewięciu krajów z naszej sieci bardzo nas cieszy”, mówi Tony Gunn, Executive Vice President z GEFCO Air & Sea. „Klienci oczekują ścisłej kontroli i najwyższych standardów bezpieczeństwa, a nas wyróżnia jakość w tych obszarach. Dzięki certyfikacji GDP na kolejnych rynkach jesteśmy silniejsi jakościowo, co pozwala wyróżnić się spośród konkurencji i skupić bardziej na spełnieniu oczekiwań klientów z tego rozwijającego się sektora. Nadal będziemy odpowiadać wyzwaniom jakie stoją przed klientami, zarówno w sektorze publicznym i prywatnym, oraz dążyć do pozyskania certyfikatów dla transportu drogowego w kolejnych krajach europejskich w 2020 roku”.

WKŁAD GEFCO W PODNOSZENIE JAKOŚCI USŁUG DLA BRANŻY MEDYCZNEJ I SEKTORA LIFE SCIENCE

Rynek logistyki dla sektora opieki zdrowotnej i life science staje się coraz bardziej złożony. Wraz z rosnącym popytem na leki domowego zastosowania, zwiększa się ilość transportowanych produktów wrażliwych na temperaturę, co wpływa na potrzeby utrzymania integralności łańcucha chłodniczego dla produktów farmaceutycznych. W raporcie Grand View Research z kwietnia 2019 roku stwierdzono, że światowy rynek logistyki dla branży farmaceutycznej został wyceniony w 2018 roku na 76,4 mld USD, a w latach 2019–2025 będzie rósł w tempie 3,5% rocznie.

Jednocześnie przepisy związane z transportem tego typu produktów stają się coraz bardziej rygorystyczne. Łańcuchy dostaw podlegają ścisłym regulacjom i wymagają organizacji transportu, który spełnia wymogi określone przez Dobre Praktyki Dystrybucyjne, w tym m.in. szczegółowe limity czasowe tranzytu czy przewóz w ściśle kontrolowanych temperaturach. Operatorzy logistyczni muszą wesprzeć tę branżę, zapewniając legalny, bezpieczny i terminowy transport. Posiadając szerokie doświadczenie w logistyce dla sektora ochrony zdrowia i w obszarze Life Science, Grupa GEFCO poprzez swoją globalną sieć oferuje zintegrowane usługi logistyczne door-to-door w warunkach kontrolowanej temperatury. To ważny element w realizacji strategii Grupy GEFCO i wychodzenia naprzeciw potrzebom klientów w myśl hasła „Partners, unlimited”. ■

