

RYNEK TSL



Naturalna ewolucja czy wymuszona zmiana?

Elektromobilność staje się kluczowym tematem w kontekście zrównoważonego transportu i walki ze zmianami klimatu. Rządy oraz organizacje międzynarodowe narzucają kolejne regulacje promujące elektryfikację pojazdów, zarówno w sektorze prywatnym, jak i publicznym.

REMIGIUSZ ZABOLSKI

dyrektor marketingu firmy HEWEA

Czy rozwój pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym to naturalna ewolucja, czy raczej wymuszona przez przepisy zmiana, której konsekwencje mogą być problematyczne?

Obecny rozwój elektromobilności w transporcie drogowym jest w dużym stopniu efektem regulacji prawnych – nie wynika on z naturalnej ewolucji pojazdów ciężarowych. W wielu przypadkach zapotrzebowanie na elektryczne, niezawodne pojazdy specjalne okazuje się wymuszone przepisami, a nie faktycznymi potrzebami branży. Największym

ograniczeniem tego segmentu jest masa baterii, która zmniejsza ładowność pojazdu. W przypadku logistyki oraz transportu specjalistycznego kluczowe jest zachowanie jak największej efektywności przewozowej i operacyjnej.

Już od dawna producenci pojazdów specjalistycznych starają się minimalizować wagę osprzętu, aby zapewnić maksymalną ładowność. Pojazdy przeznaczone dla wojska, straży pożarnej czy branży budowlanej są już obciążone dodatkowymi urządzeniami, takimi jak dźwigi HDS, podnośniki koszowe czy urządzenia hakowe. Wprowadzenie dodatkowych, ciężkich baterii skutecznie zmniejsza ich funkcjonalność oraz możliwość realizacji kluczowych zadań w terenie.

Wpływ regulacji na rynek pojazdów elektrycznych

Jednym z kluczowych problemów w transporcie lekkim (do 3,5 t) było ograniczenie ładowności pojazdów elektrycznych. Ze względu na wagę akumulatorów pojazdy traciły ok. 30 proc. możliwości załadunku, co prowadziło do konieczności wykonywania większej liczby kursów. Aby temu zaradzić i promować elektromobilność, wprowadzono przepis zezwalający na prowadzenie elektrycznych pojazdów do 4,25 t posiadaczom prawa jazdy kategorii B. Jest to kolejny przypadek, gdzie regulacje zmieniają rynek, zamiast podążać za naturalnym zapotrzebowaniem.

W przypadku pojazdów specjalistycznych ważnym aspektem pozostaje ich wyposażenie w układy hydrauliczne, które zasilają żurawie HDS, podnośniki koszowe czy wyciągarki. Aktualnie są one napędzane silnikami spalinowymi poprzez skrzynie biegów, co zapewnia odpowiednią moc i bezpieczeństwo operacyjne. Przejście na napęd w pełni elektryczny ro-

dzi pytania o możliwość zapewnienia odpowiedniej ilości energii dla tych urządzeń, szczególnie w warunkach terenowych.

Wady elektryfikacji transportu ciężkiego

Jednym z największych wyzwań dla transportu ciężkiego pozostaje infrastruktura ładowania. Obecnie trudno sobie wyobrazić parking przy autostradzie, na którym jednocześnie 40-60 ciężarówek ładowałoby akumulatory. Dodatkowo czas ładowania w porównaniu do tankowania paliwa pozostaje dużym ograniczeniem dla efektywności logistycznej.

Alternatywne rozwiązania dla elektromobilności

O ile elektryfikacja transportu miejskiego (np. trolejbusy, pojazdy użytkowane na krótki dystans w zakładach przemysłowych) może być skuteczna, to w przypadku transportu długodystansowego oraz pojazdów specjalistycznych bardziej obiecujące wydają się technologie wodorowe. Hybrydowe układy

napędowe, gdzie silnik spalinowy napędza prądnicę ładującą akumulatory lub pompę hydrauliczną, mogą zapewnić bezpieczną i nieprzerwaną pracę urządzeń na pojazdach specjalistycznych.

Elektromobilność jest przyszłością transportu, ale jej powszechna adaptacja w sektorze ciężarowym i specjalistycznym pozostaje wyzwaniem. Ciężar baterii, ograniczony zasięg, długi czas ładowania i brak odpowiedniej infrastruktury to kluczowe bariery, które sprawiają, że pełna elektryfikacja tego sektora może być niemożliwa. Alternatywne technologie, takie jak napęd wodorowy czy hybrydy, mogą okazać się bardziej efektywne i bezpieczne w eksploatacji.

Obecne zmiany na rynku wynikają głównie z regulacji, a nie z naturalnej potrzeby klientów i użytkowników. O ile w segmencie pojazdów osobowych czy miejskiego transportu publicznego elektromobilność ma sens, o tyle w transporcie ciężarowym i specjalistycznym przyszłość należy raczej do rozwiązań hybrydowych oraz technologii wodorowych.

Rozwój elektromobilności w Polsce

Walka ze skutkami globalnego ocieplenia w sektorze transportu stanowi istotny element w dyrektywach klimatycznych Unii Europejskiej. Poprzez wprowadzenie m.in. bardziej ekologicznych technologii i redukcji emisji spalin, dąży się do osiągnięcia zrównoważonej gospodarki oraz lepszej ochrony środowiska. Do tych założeń dąży również elektromobilność, mająca na celu ochronę środowiska oraz większe korzyści ekonomiczne w eksploatacji.



MACIEJ MAROSZYK
dyrektor operacyjny
w TC Kancelarii Prawnej

Pakiet klimatyczny przygotowany przez Unię Europejską ma na celu redukcję emisji w różnych sektorach gospodarki. Dotyczy to również sektora transportu drogowego, który ma duży wpływ na emisję gazów cieplarnianych, zwłaszcza pod względem przewozów ciężkich. Zakładane rozwiązania obejmują zastosowanie bardziej ekologicznych technologii, takich jak pojazdy elektryczne lub hybrydowe. Emitują one mniej szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych. Dlaczego ta kwestia jest ważna szczególnie dla Polski?

Sektor transportu to znacząca gałąź polskiej gospodarki. Pod względem wielkości floty samochodów ciężarowych Polska piastuje pozycję lidera w Unii Europejskiej – w naszym kraju zarejestrowanych jest ponad 1,2 mln pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. Co więcej, polscy przewoźnicy odpowiadają za prawie 20 proc. wszystkich przewozów w państwach członkowskich. Chcąc sprostać unijnym planom oraz wymaganiom dotyczącym neutralności klimatycznej, firmy z branży TSL stoją przed ogromnym wyzwaniem związanym z dekarbonizacją ciężkiego transportu drogowego. A elektromobilność, pojazdy na prąd oraz związana z nimi infrastruktura mają wyjść naprzeciw tym wymaganiom.

Unia Europejska przyjęła rezolucję, w której zostało ustanowione ograniczenie emisji CO₂ przez samochody osobowe i dostawcze o 100 proc. do 2035 r. Stąd też Polska, jako lider transportu, musi odegrać istotną rolę w procesie transformacji sektora, popularyzując inwestowanie w elektryczne pojazdy ciężkie. Co ważne, norma ta wymaga znaczącego przyspieszenia wymiany pojazdów oraz rozbudowania infrastruktury ładowania.

Niedostateczna infrastruktura

Transformacja branży oraz wprowadzenie elektrycznych pojazdów ciężarowych związane są z inwestycją w infrastrukturę ładowania. Musi być ona wystarczająco rozwinięta, a tym samym dostępna na terenie całego kraju. Co ciekawe, w 2024 r. zostało uruchomionych blisko 2500 nowych punk-

tów ładowania, w tym niemal 1000 szybkich typu DC. W przypadku tych drugich mowa o ponaddwukrotnym wzroście w stosunku do analogicznego okresu w 2023 r.

Warto także wspomnieć, że Rada Unii Europejskiej przyjęła nowe przepisy dotyczące większej liczby stacji ładowania i tankowania w całej Europie. Rozporządzenie o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych (AFIR) ma umożliwić budowę większej liczby stacji ładowania i tankowania paliw alternatywnych, umożliwiając sektorowi transportu znaczne zmniejszenie śladu węglowego. Stanowi to kamień milowy polityki „Fit for 55” Unii Europejskiej, przewidującej zwiększenie publicznych możliwości ładowania na ulicach miast i wzdłuż autostrad w całej Europie.

Choć oczywiście postęp w technologii akumulatorów i infrastrukturze ładowania staje się coraz bardziej widoczny, wprowadzenie elektromobilności w ciężkim transporcie drogowym w Polsce wciąż pozostaje w tyle. Inne państwa intensywnie inwestują w dalszy rozwój i innowacje w tej dziedzinie. Zmiany te wiążą się z potrzebą nie tylko znacznych inwestycji finansowych, ale także większego zaangażowania – zwłaszcza sektora elektroenergetycznego oraz administracji publicznej.

Mała flota, duże koszty i brak wsparcia

Nie bez znaczenia w zaistniałych okolicznościach jest także wciąż niezbyt liczna flota elektrycznych samochodów ciężarowych. Dodatkowo koszty zakupu tego rodzaju pojazdów ciężarowych są obecnie wyższe niż ich tradycyjnych odpowiedników. To może być utrudnieniem dla przedstawicieli branży TSL w Polsce, którzy nie będą w stanie pozwolić sobie na inwestycję w droższe pojazdy.

W naszym kraju wciąż nie ma wystarczającej liczby instrumentów zachęcających przedsiębiorców do inwestycji w zeroemisyjne ciężarówki. Dotacje, ulgi podatkowe, preferencyjne warunki finansowania oraz rozbudowa infrastruktury ładowania są kluczowe dla zwiększenia atrakcyjności elektromobilności w sektorze ciężkiego transportu. Ponadto edukacja i szkolenia w zakresie elektromobilności mogą pomóc przedsiębiorcom zdobyć zaufanie i wiedzę niezbędną do podjęcia decyzji inwestycyjnych.

Istnieją również wyzwania związane z przeszkoleniem i przystosowaniem kierowców do obsługi elektrycznych ciężarówek. Konieczne jest zapewnienie odpowiednich szkoleń oraz wsparcia technicznego dla kierowców, aby mogli efektywnie korzystać z nowej technologii.



Problematicznie mały zasięg

Nawet jeżeli wzrośnie liczba pojazdów we flotach, wciąż pozostaje problem ich zasięgu. Tego typu samochody zasilane są bateriami, które mają określoną pojemność energetyczną – a im większa pojemność baterii, tym większy zasięg pojazdu. Obecnie dostępne na rynku elektromobile mają zasięgi rzędu kilkuset kilometrów. Jest to nieporównywalnie mało w stosunku do tradycyjnych pojazdów spalinowych, które mogą przejechać setki kilometrów na jednym tankowaniu.

Tu ponownie powraca kwestia infrastruktury ładowania – wciąż istnieje niedobór ładowarek, zwłaszcza w niektórych regionach. To może utrudniać podróżowanie na długie dystanse, gdy potrzebne są częste przystanki w celu naładowania baterii. Co więcej, także i czas ładowania jest zwykle dłuższy niż czas

tankowania pojazdu spalinowego. Ten problem widoczny jest obecnie nawet na poziomie samochodów osobowych.

Mimo unijnych rezolucji związanych z pakietem klimatycznym Polska wciąż nie jest jeszcze w pełni przygotowana do pełnej adaptacji do elektromobilności. Wyższe koszty zakupu pojazdów, brak rozbudowanej infrastruktury ładowania oraz wiedzy i doświadczenia są głównymi czynnikami hamującymi decyzje inwestycyjne. Aby przyspieszyć tę transformację, konieczne jest wprowadzenie skutecznych instrumentów wsparcia oraz równoległe inwestycje w rozbudowę zasobów oraz edukację przedsiębiorców. Dzięki temu możliwe będzie osiągnięcie pozytywnych zmian w branży ciężkiego transportu i realizacja celów związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych.

REKLAMA

SIŁA BYKA W LOGISTYCE

NAJSKUTECZNIEJSZA SPEDYCJA MIĘDZYNARODOWA

TRANSPORT
DROGOWY

TRANSPORT
KOLEJOWY

TRANSPORT
LOTNICZY

TRANSPORT
MORSKI

TRANSPORT
INTERMODALNY

NORTHGATELOGISTICS.PL

Raport „Liderzy TSL” prezentuje kluczowe postaci oraz firmy, które kształtują rynek transportu, spedycji i logistyki w Polsce. W obliczu rosnącej konkurencji i dynamicznych zmian liderzy tego sektora odgrywają kluczową rolę w kreowaniu innowacji, poprawie efektywności i wprowadzaniu nowych technologii. W raporcie wyróżniamy

osoby, które swoją wizją, doświadczeniem i odwagą wprowadzają branżę na wyższy poziom, a także firmy, które dzięki konsekwentnej strategii i profesjonalizmowi są uznawane za wzór do naśladowania. To dzięki ich pracy i zaangażowaniu TSL w Polsce staje się jednym z najbardziej dynamicznych i innowacyjnych rynków w Europie.

LIDERZY SEKTORA TSL



DARIUSZ CEGIELSKI

PREZES ZARZĄDU TPG

Lider, który skutecznie przewiduje branżowe trendy. W 2004 r. doskonale przewidział, że wejście Polski do Unii Europejskiej otworzy jej drogę do międzynarodowego sukcesu. To właśnie wtedy założył spółkę Trans Polonia, która dziś posiada przedstawicielstwa handlowe w całej Europie i nieustannie się rozwija.

Doskonale wie, jak ważny jest rozwój na Zachodzie – w 2021 r. przejął belgijską spółkę, co przyczyniło się do rekordowego wzrostu Grupy Kapitałowej Trans Polonia na rynku zagranicznym. Obecnie eksport stanowi 79 proc. przychodów Grupy. Kładzie też duży nacisk na CSR, minimalizując negatywny wpływ na środowisko oraz

wspierając młode talenty i społeczność lokalną. Magister ekonomii, od 1999 r. zajmuje się budowaniem rynku przewozów produktów chemicznych. Jego doświadczenie i zaangażowanie w rozwój branży sprawiają, że TPG od 20 lat jest ważnym graczem europejskiego rynku przewozu produktów niebezpiecznych.



EMILIA GÓRSKA-MYTYK

DYREKTORKA ZARZĄDZAJĄCA KUEHNE+NAGEL W POLSCE, LITWIE I ŁOTWIE

Związana z branżą TSL od ponad 20 lat. Od początku kariery zawodowej pracuje w międzynarodowym środowisku. Od lutego 2024 r. zajmuje stanowisko dyrektorki zarządzającej w Kuehne+Nagel Polska, a od lipca 2024 r., poprzez połączenie krajów Polski, Litwy i Łotwy w jeden klaster, przejęła odpowiedzialność zarządczą za operacje tych krajów.

W swojej pracy priorytetowo traktuje tworzenie kultury organizacyjnej opartej na wartościach, środowiska pracy wspierającego rozwój współpracowników, troskę o wysoką jakość świadczonych usług na rzecz klientów oraz wywieranie pozytywnego wpływu na środowisko i społeczności. Jest również certyfikowaną mentorką biznesową,

oferującą bezcenne spostrzeżenia i wsparcie w poruszaniu się po zawiłościach biznesu. Aktywnie poszukuje możliwości integracji inicjatyw zrównoważonego rozwoju z praktykami biznesowymi. Dzięki bogatemu doświadczeniu, zaangażowaniu i pasji do rozwoju jest siłą napędową w branży transportu, spedycji i logistyki.



NATALIA KARPIK

HEAD OF BUSINESS DEVELOPMENT, CBDO E100 GROUP

Od ponad dekady związana z firmą E100, gdzie od 2022 r. pełni funkcję dyrektora ds. rozwoju biznesu. Odpowiada za tworzenie i realizację strategii ekspansji, rozwój nowych produktów oraz budowanie partnerstw strategicznych w Europie (E100 obecnie procesuje transakcje w 32 krajach i dysponuje trzecią co do wielkości siecią akceptacji w Europie).

Grupa E100 rośnie 25 proc. r/r przy przychodach na poziomie 1,5 mld euro za 2024 r.). Wcześniej przez niemal sześć lat kierowała działem sprzedaży i programów co-branded, wdrażając innowacyjne rozwiązania w zakresie kart paliwowych i systemów płatności flotowych. Absolwentka SGH (finanse międzynarodowe), ukończyła również Advanced Leadership

Program w Center for Leadership. Jest magistrem studiów europejskich w Europa-Institut Klaus Mehnert w Saarbrücken. Biegła włada pięcioma językami. Energię czerpie z rodziny i Tatr. Pasjonatka biegania, początkująca kolarka. Buduje organizacje otwarte na innowacje, w których zespoły pracują z energią i poczuciem misji.



ANNA KRZYŚKO-VASKOVIĆ

PREZES ZARZĄDU I ZAŁOŻYCIEL NORTHGATE LOGISTICS

Od 13 lat z sukcesem kieruje firmą, która stała się synonimem skuteczności i innowacji w branży spedycyjnej. Jej strategiczne myślenie, odwaga w podejmowaniu decyzji oraz umiejętność adaptacji do dynamicznych zmian rynkowych sprawiają, że Northgate Logistics nie tylko wyznacza standardy w logistyce, ale także inspiruje całą branżę. Pod jej przywództwem firma zbudowała unikalny System Partnerski, który otworzył nowe możliwości dla przedsiębiorców w branży transportowej. Northgate

Logistics to dziś organizacja, która łączy efektywność operacyjną z elastycznym podejściem do potrzeb klientów, dostarczając rozwiązania logistyczne na najwyższym poziomie. Dzięki determinacji Anny Krzyśko-Vasković Northgate Logistics zdobyło prestiżowe tytuły, takie jak Operator Logistyczny Roku oraz Spedytor Roku 2023 Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, co potwierdza pozycję firmy jako lidera w swojej kategorii. Jej podejście do zarządzania to połączenie wizji, nowoczesnych technologii i umiejęt-

ności budowania zespołu ludzi, którzy wierzą w sukces. Twój osobisty spedytor – to filozofia, którą Northgate Logistics kieruje się na co dzień, zapewniając klientom opiekę i wsparcie na każdym etapie współpracy. Klienci są głównym powodem istnienia Northgate Logistics, dlatego ich potrzeby i oczekiwania zawsze stoją w centrum podejmowanych decyzji. To właśnie ludzie – zarówno pracownicy, jak i partnerzy biznesowi – tworzą siłę Northgate Logistics, każdego dnia przesuwać granice możliwości w świecie międzynarodowej logistyki.

TOMASZ MACHEROWSKI

PREZES ZARZĄDU GRUPY TRANSPORTOWEJ

Doświadczony lider, który skutecznie łączy strategię biznesową z nowoczesnymi technologiami. Pod jego kierownictwem Grupa Transportowa wdrożyła system telematyczny umożliwiający zdalne diagnozowanie i resetowanie błędów pojazdów, co minimalizuje ry-

zyko awarii, przestojów i optymalizuje pracę floty. Inicjator pierwszych w Polsce testów robota inwentaryzacyjnego Dexory oraz zwolennik cyfryzacji procesów logistycznych w oparciu o cyfrowego bliźniaka, który pozwala na analizę procesów w czasie rzeczywistym.

Jego innowacyjne podejście do biznesu zaowocowało stworzeniem autorskiego asystenta AI dla spedytorów. Pod jego kierownictwem firma zaprojektowała i wdrożyła autorski moduł CO₂ Footprint, pozwalający na precyzyjną analizę emisji i kosztów transportu.



DANIEL PODSIADŁO

PREZES ZARZĄDU RAY TRANS

Doświadczony menedżer i przedsiębiorca, który od ponad 15 lat z sukcesem działa w branży logistyki i transportu międzynarodowego. Na swoim koncie ma liczne osiągnięcia, w tym zakładanie i rozwój nowych oddziałów w renomowanych europejskich firmach spedycyjnych. Obecnie, jako prezes zarządu Ray Trans, nadzoruje rozwój działu spedycji, wpro-

wadzając nowatorskie rozwiązania, które gwarantują stabilność finansową i bezpieczeństwo współpracy z kontrahentami. Zarządza ponad 100-osobowym zespołem, który dzięki szerokim kompetencjom w sprzedaży i logistyce przyczynia się do dynamicznego wzrostu przychodów firmy. Świadczą o tym liczne nagrody, w tym pierwsze miejsca w województwie

zachodniopomorskim w rankingu „Gazete Biznesu”, trzykrotne wyróżnienie jako Najlepszy Pracodawca przez „Gazetę Finansową” oraz pierwsza pozycja w 26. Rankingu TSL „Dziennika Gazety Prawnej” w kategorii Dynamika Przychodów. Jako menedżer i mentor doskonale rozpoznaje rynkowe nisze, budując skuteczne zespoły sprzedażowe.



JACEK PRZYBYŁOWSKI

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS POLSKA

Od ponad 30 lat związany z branżą TSL, od 11 lat pełni rolę dyrektora zarządzającego Hellmann Polska, będącego częścią globalnej sieci Hellmann Worldwide Logistics. Swoją ścieżkę zawodową rozpoczął w UPS, gdzie w latach 1994-2007 zajmował kluczowe stanowiska w obszarze marketingu i sprzedaży. Następnie jako wiceprezes PEKAES (2007-2010), kontynuował rozwój swo-

ich kompetencji w tych obszarach oraz zdobywał doświadczenie w zarządzaniu strategicznym. Jego współpraca z Hellmann Polska rozpoczęła się w 2010 r., a jej rezultatem jest rozbudowa portfolio usług transportowych i logistycznych, w tym zbudowanie od podstaw krajowego networku usług drobnicowych oraz produktu spedycji całopojazdowej. W tym okresie rozwinął również sieć placówek

Hellmanna, która dziś obejmuje 17 lokalizacji w Polsce. Jego styl zarządzania łączy niezależność myślenia, elastyczność i gotowość do wdrażania innowacji. Konsekwentnie umacnia pozycję Hellmann Polska jako zintegrowanego operatora logistycznego, oferującego pełne spektrum usług w modelu One-Stop-Shop, dostosowanych do dynamicznych wyzwań rynkowych.



ARTUR RATAJCZAK

PREZES ZARZĄDU ARRA GROUP

Arra Group to polska rodzinna firma specjalizująca się w kompleksowych rozwiązaniach logistycznych dla sektora farmacji i zdrowia. Artur Ratajczak założył organizację ponad 20 lat temu, konsekwentnie stawiając na innowacyjność

oraz najwyższe standardy obsługi. Misją Arra Group jest troska o ludzkie zdrowie, co odzwierciedla się w każdym aspekcie działalności firmy. Obecnie firma wdraża nowoczesny system zarządzania transportem (TMS), aby jeszcze bardziej zopty-

malizować swoje operacje. Jej najnowszą usługą jest oferowany klientom transport groupage z użyciem komór przeladunkowych, co pozwala na jednocześnie bezpieczny, efektywny i przyjazny środowisku transport farmaceutyków.





Elektromobilność i strefy czystego transportu w polskich miastach

Blisko dwie dekady w Europie, w Warszawie od 2024 r., a już wkrótce w kolejnych polskich miastach. Strefy czystego transportu przybywa, a wraz z nimi mnożą się pytania o ich zasadność oraz wpływ na branżę transportową. Twórcy stref nie mają wątpliwości – restrykcje są konieczne, by ratować klimat. Dla przewoźników SCT to kolejny argument, by przyspieszyć ekologiczną transformację flot.

AGNIESZKA NOSAL
dyrektor obszaru marketingu
i sprzedaży w Transcash.eu

Strefy czystego transportu powstały, by ograniczyć emisję spalin w centrach miast i poprawić jakość powietrza. Pierwsze z nich pojawiły się w Europie ok. 2007 r., a zgodnie z przewidywaniami raportu Clean Cities w 2025 r. ich liczba na naszym kontynencie ma przekroczyć 500. W ciągu ostatnich lat dynamika powstawania stref znacząco wzrosła, czego dowodem jest ustanowiona w lipcu 2024 r. strefa czystego transportu w Warszawie. W ciągu najbliższych dwóch lat SCT powstają

mają również we Wrocławiu i Krakowie, a docelowo w największych i najbardziej zanieczyszczonych polskich miastach.

Strefy czystego transportu w ustawach

Powstawanie stref wspiera nie tylko unijne, ale także krajowe ustawodawstwo. Z początkiem tego roku prezydent Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która stwarza warunki do tworzenia kolejnych stref wolnych od spalin i wspiera czysty transport. Dokument ustanawia obowiązek wyznaczania stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, jeśli na ich obszarze

przekroczony zostanie roczny dopuszczalny poziom dwutlenku azotu w powietrzu. Likwidacja strefy i związanych z nią restrykcji będzie możliwa, jeśli jakość powietrza wyraźnie się poprawi. Wejście ustawy w życie, które nastąpi 1 stycznia 2026 r., może oznaczać konieczność utworzenia stref w blisko 40 polskich miastach, które na tę chwilę nie spełniają norm jakości powietrza.

Warszawska strefa czystego transportu

Pierwsza w naszym kraju strefa czystego transportu zaczęła funkcjonować 1 lipca 2024 r. i objęła obszar 37 km², czyli ok. 7 proc. powierzchni stolicy. Od tej pory do 2026 r. wjazd do strefy jest możliwy dla samochodów benzy-

nowych spełniających normę Euro 2 (lub mających nie więcej niż 27 lat) oraz diesli spełniających normę Euro 4, czyli nie starszych niż 19 lat. Normy będą zaostrzane co dwa lata, by w 2032 r. zarezerwować strefę wyłącznie dla pojazdów spełniających normę Euro 6 lub wyższą, co dotyczy zarówno pojazdów osobowych, jak i ciężarowych czy dostawczych.

Pojazdy, które nie spełnią norm, będą mogły wjechać do warszawskiej SCT cztery razy w roku bez konsekwencji. Po wyczerpaniu limitu każdy kierowca przyłapany na wjeździe do strefy bez uprawnień musi liczyć się z mandatem w wysokości 500 zł. Warszawa nie przewiduje możliwości legalnego wjazdu do SCT za opłatą dla pojazdów, które nie spełnią norm.

Starsze ciężarówki na cenzurowanym

Ustalenia dotyczące SCT w Warszawie nieprzypadkowo mówią jasno o dopuszczalnym wieku samochodu. Rok produkcji wiąże się ściśle z przestrzeganiem konkretnej normy emisji spalin. Skalę dotkliwości regulacji dla branży TSL może więc pokazać analiza wieku polskich flot transportowych, którą w 2022 r. przeprowadził



Pojazdy, które nie spełnią norm, będą mogły wjechać do warszawskiej SCT cztery razy w roku bez konsekwencji.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Wynika z niej, że pojazdy o DMC powyżej 3,5 t mające ponad 20 lat stanowiły 20 proc. ogółu użytkowanych pojazdów. Kolejne 20 proc. samochodów ciężarowych miało od 11 do 20 lat. Zakładając więc, że od 2022 r. sytuacja nie uległa znaczącej zmianie, co najmniej 20 proc. samochodów ciężarowych z silnikiem Diesla już w 2024 r. nie mogło wjechać do strefy czystego transportu w Warszawie. W praktyce mowa o zdecydowanej większości polskich ciężarówek, ponieważ ok. 70 proc. z nich ma silniki wysokoprężne. Z czasem granica wieku aut będzie przesuwana, a równocześnie strefy czystego transportu pojawią się w kolejnych miastach, co oznacza dalsze ograniczenia dla przewoźników, którzy dysponują przestarzałą flotą.

Polskie strefy surowsze od niemieckich

Jedne z pierwszych stref czystego transportu pojawiły się w Niemczech. Obecnie u naszych sąsiadów działa blisko 50 stref, które od chwili wprowadzenia doprowadziły do spadku szkodliwych emisji samochodów o około połowę w stosunku do stanu wyjściowego. Między innymi w związku z tym w ostatnich latach doszło do likwidacji kilku stref czystego transportu w Niemczech, ponieważ ich stosowanie stało się zbędne lub przynosiło więcej szkód niż korzyści lokalnej gospodarce. Mowa jednak o przypadkach incydentalnych. Wieloletnia tradycja SCT, połączona z intensywnym promowaniem ekologicznego transportu sprawiła, że obecnie niemal ponad 97 proc. niemieckich pojazdów spełnia wymogi stref i może poruszać się po nich bez ograniczeń.

Po części oznacza to, że Niemcy hurtowo zmieniali samochody na nowe i wyposażyli garaże w elektryki. Do niedawna kraj ten umożliwiał zakup pojazdów bezemisyjnych ze sporymi dopłatami. Diabeł tkwi jednak w szczegółach,



Strefy czystego transportu powstały, by ograniczyć emisję spalin w centrach miast i poprawić jakość powietrza.

a konkretnie w kryteriach, jakie przyjął niemiecki rząd przy ustalaniu stref czystego transportu, a te w porównaniu z polskimi są bardzo liberalne. Do większości stref wjeżdżać mogą pojazdy napędzane silnikiem Diesla, spełniające przynajmniej normę Euro 4 oraz benzynowe mieszczące się w najniższej normie Euro 1, pod warunkiem posiadania katalizatora. Przypomnijmy, że w Warszawie już teraz do SCT wjechać mogą tylko diesle spełniające normę co najmniej Euro 5 oraz auta benzynowe zgodne z normą Euro 3.

Euro 5 i Euro 6

Większe restrykcje nakładane są w konkretnych miastach. Normę Euro 5 lub wyższą spełnić muszą pojazdy wjeżdżające do SCT w Monachium, Frankfurtu czy Stuttgartu. Na wybranych ulicach Berlina normą minimalną dla diesli jest Euro 6, jeśli w danym okresie stwierdzone zostanie znaczne przekroczenie przyjętych norm emisji spalin. Norma Euro 6 obowiązuje również w przypadku samochodów ciężarowych wjeżdżających na teren Rotterdamu czy Londynu. Do drastycznych ograniczeń szykował się Paryż, który miał całkowicie zabronić wjazdu do swojej strefy wszystkim pojazdom z silnikami wysokoprężnymi, niezależnie od normy. Od tych planów ostatecznie odstąpiono, ale kierowcy diesli w paryskiej stolicy muszą mieć się na baczności. Pojazdy z takim napędem ważące powyżej 1,6 t (czyli większość SUV-ów) już teraz płacą znacznie wyższe stawki za parkowanie, a od 1 października 2024 r. większość paryskich stacji benzynowych ma zakaz sprzedaży oleju napędowego. Do dyspozycji kierowców poruszających się po tym dwumilionowym mieście pozostaje więc zaledwie 14 stacji.



Dla branży transportowej upowszechnianie stref czystego transportu oznacza jedno – kolejny argument za przekształcaniem flot w nisko- i bezemisyjne.

Euro 7 na horyzoncie

Obszarów objętych restrykcjami będzie przybywać, a te już je posiadające będą je zaostrzać. Oczywistym pretekstem ku temu jest wprowadzenie normy Euro 7, która w 2025 r. obejmie nowo rejestrowane samochody osobowe i dostawcze, a w 2027 r. będzie dotyczyła również autobusów i ciężarówek. W przypadku tych ostatnich spełnienie normy będzie wymagało redukcji emisji tlenków azotu aż o 56 proc. w stosunku do normy Euro 6.

Dla branży transportowej upowszechnianie stref czystego transportu oznacza jedno – kolejny argument za przekształcaniem flot w nisko- i bezemisyjne. To kierunek zgodny z założeniami unijnego pakietu „Fit for 55”, który zakłada redukcję szkodliwych emisji przez samochody ciężarowe o połowę do 2030 r. Firmy transportowe prędzej czy później muszą więc zainwestować w ekologiczne pojazdy, co na tę chwilę oznacza ogromne wydatki. Obecnie cena nowej, elektrycznej ciężarówki przewyższa koszt zwykłej nawet trzykrotnie.

Ekotransport to kwestia czasu

Tempo powstawania i zaostrzania warunków w strefach będzie szybsze niż wymiana flot, co oznacza komplikacje dla przewoźników. Wjazd do strefy dla pojazdów niespełniających norm prawdopodobnie będzie możliwy, ale kosztowny, a każde jej przekroczenie wiąże się z koniecznością zgłoszenia wjazdu, by uniknąć mandatu. Alternatywą może być modyfikacja tras lub przeladowanie towaru przed granicą strefy, co niesie za sobą wiele problemów logistycznych, a nierzadko też formalnych. Płynność i szczelność łańcuchów dostaw staje więc pod znakiem zapytania.

Organizacja tras wokół stref czystego transportu może więc być wyzwaniem organizacyjnym dla spedycji, które muszą uwzględnić ich istnienie przy planowaniu. Naturalną konsekwencją tego stanu rzeczy będą więc problemy z pozyskiwaniem klientów przez przewoźników, którzy w porę nie zmodernizują swoich flot. Transport „brudny” z czasem stanie się coraz droższy, a to oznacza, że inwestycja w bezemisyjne pojazdy stanie się warunkiem konkurencyjności na rynku.

Jak to możliwe, że outsourcing logistyki jest tańszy?

Małe firmy zajmujące się sprzedażą przez internet zwykle próbują być bardzo samodzielne. Robienie wszystkiego we własnym zakresie i „po swojemu” bywa jednak kosztowne, a poza tym nie pozwala skupić się na tych zadaniach, które są kluczowe, by przyciągać nowych klientów. Czy istnieje jakaś alternatywa?

Przedsiębiorcy mogą samodzielnie decydować, w jakim zakresie poszczególne zadania będą świadczyli własnymi siłami, a w jakim stopniu zdecydują się na outsourcing. W przypadku usług logistycznych zewnętrzny operator może zapewnić zarówno magazynowanie, jak i drukowanie faktur, pakowanie przesyłek, dołączanie gratisów, kontakty z firmami kurierskimi, a nawet obsługę zwrotów. Mimo to niektórzy przedsiębiorcy podchodzą do takiej współpracy z nieufnością. Dlaczego?

To da się policzyć!

Pierwszym powodem może być potrzeba kontroli. W małych firmach

często pokutuje przekonanie, które ma odzwierciedlenie w starym powiedzeniu: „pańskie oko konia tuczy”. Przedsiębiorcy nie wierzą, że firma zewnętrzna może zadbać o ich przesyłki równie dobrze, a już tym bardziej, lepiej od nich samych. Jest jednak i powód drugi. Wiąże się on z przekonaniem, że własna wysyłka nic nie kosztuje lub jest tańsza od outsourcingu. Niektórzy właściciele e-sklepów zakładają tak z góry, nie dokonując żadnych obliczeń. A przecież koszty można bardzo precyzyjnie obliczyć. Jeśli sklep realizuje 4-5 tys. wysyłek w miesiącu, a pakowaniem paczek zajmuje się dwóch pracowników, to uwzględniając

wyłącznie koszty minimalnego wynagrodzenia, koszt przygotowania jednej przesyłki wyniesie ok. 2-3 zł. W dokładnej kalkulacji należałoby uwzględnić także czynsz płacony za wynajmowane pomieszczenie magazynowe, koszty materiałów (pudełka, koperty, taśma, wypełniacze), wydatki na sprzęt (komputery, drukarki) i oprogramowanie. Nie należy także pomijać kosztów związanych z rekrutacją czy szkoleniami pracowników. Jeśli taka analiza zostanie przeprowadzona z dużą dokładnością, pozwoli szczegółowo określić aktualne koszty. Takie wyliczenia należy następnie porównać z ofertą otrzymaną od operatora logistycznego.

– Bardzo często przedsiębiorcy są zaskoczeni, kiedy okazuje się, że duży operator logistyczny jest w stanie zapewnić pełną obsługę taniej, niż gdyby firma e-commerce działała własnymi siłami – mówi Urszula Rąbkowska z firmy XBS Group.

Branża TSL coraz częściej korzysta ze sztucznej inteligencji i big data

Nowa technologia umożliwia optymalizację tras, lepsze prognozowanie popytu i zarządzanie zapasami.



MARZENA KRÓLEWICZ-KOPEC

Sea Freight Sales Director Hellmann Worldwide Logistics Polska

Generatywny AI rewolucjonizuje sektor logistyczny, zwiększając efektywność i precyzję w łańcuchu dostaw. Automatyzacja i robotyzacja w magazynach to już codzienność i naturalna droga rozwoju. Zwiększa efektywność, redukuje koszty operacyjne i poprawia bezpieczeństwo. Kolejnym ważnym trendem w logistyce jest cyfryzacja. Nowoczesne systemy telematyczne i nawigacyjne oparte na GPS oraz urzą-

dzeniach mobilnych i aplikacjach umożliwiają precyzyjne śledzenie i zarządzanie flotą pojazdów oraz ładunkami w czasie rzeczywistym. Zapewniają również bezpieczeństwo usług i wysoki poziom serwisów oraz efektywne operacje. W transporcie wykorzystuje się coraz częściej ekologiczne rozwiązania. Realizacja zrównoważonego rozwoju prowadzi do inwestycji w pojazdy niskoemisyjne i alternatywne napędy. Nasza firma stworzyła w transporcie morskim portfolio produktów, dzięki którym dążymy do zredukowania 50 proc. naszych globalnych emisji CO₂ z zakresu 3 Seafreight do 2027 r.



CENTRUM INFORMACJI

Znaczny wzrost sprzedaży i zysków Grupy Żabka za 2024 r.

Grupa Żabka ogłosiła rekordowe wyniki za 2024 r., notując dynamiczny rozwój i imponujący wzrost sprzedaży oraz zysków.

Lider sektora modern convenience w Europie Wschodniej kontynuuje skuteczną ekspansję – firma w 2024 r. otworzyła aż 1166 nowych placówek, a jej sprzedaż porównywalna (LFL) wzrosła o 8,3 proc. Całkowite przychody osiągnęły poziom 27,3 mld zł, co oznacza wzrost o prawie 20 proc. Kluczowym elementem strategii spółki pozostaje rozwój oferty cyfrowej, który napędza dalszy wzrost.

Ekspansja Grupy i rozwój międzynarodowy

W 2024 r. Żabka kontynuowała dynamiczną ekspansję, otwierając 1166 nowych sklepów w Polsce, co pozwoliło sieci przekroczyć liczbę 11 tys. placówek. Wzrost liczby placówek był odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie na usługi convenience, a także rozwój oferty gastronomicznej, w tym street foodu, który zyskał popularność wśród klientów. Ponad 75 proc. sklepów w Polsce w końcu 2024 r. oferowało tego typu usługi, co stanowi istotny element strategii przyciągania nowych klientów.

W ubiegłym roku Grupa Żabka zrealizowała również pierwszy krok w ekspansji międzynarodowej, otwierając 60 sklepów pod marką Froo w Rumunii. Firma przewiduje, że rumuński rynek ma potencjał na rozwój sieci do 4 tys. sklepów.

Silny rozwój Grupy Żabka

Wyniki finansowe za 2024 r. potwierdzają silny rozwój Grupy Żabka. Skorygowany wynik EBITDA osiągnął poziom 3,5 mld zł, co oznacza wzrost o 23,7 proc. w porównaniu z 2023 r. Ten wynik to efekt zarówno rosnącej skali działalności, jak i poprawy efektywności operacyjnej, w tym lepszego zarządzania kosztami. Zmniejszenie kosztów energii oraz optymalizacja procesów wpłynęły na poprawę marży EBITDA, która wzrosła do 12,8 proc., co stanowi wzrost o 0,4 proc. r/r.

Zysk netto Grupy Żabka w 2024 r. również znacząco wzrósł o 66 proc., osiągając 714 mln zł. Dzięki tym wynikom firma wygenerowała 1,5 mld zł wolnych przepływów pieniężnych, co daje jej swobodę w za-

kresie dalszych inwestycji, spłaty długów lub wypłaty dywidend. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na poprawę wskaźnika zadłużenia, który spadł z 2,3x do 1,5x w odniesieniu do skorygowanej EBITDA. To oznacza, że firma zredukowała swoje zadłużenie w stosunku do zdolności generowania zysków, co zwiększa jej stabilność finansową na przyszłość.

Żabka w erze technologii i cyfryzacji

Cyfryzacja to kluczowy kierunek rozwoju Żabki. Wzrost sprzedaży w kanałach cyfrowych (DCO) o 32 proc. to jeden z najistotniejszych wskaźników sukcesu, który zbliża firmę do osiągnięcia ambitnych celów określonych w IPO – pięciokrotnego wzrostu przychodów z kanałów cyfrowych do 2028 r. W tym zakresie szczególnie wyróżnia się transformacja aplikacji Żappka, która stała się centralnym punktem cyfrowej oferty firmy. Aplikacja została rozbudowana o nowe funkcje e-commerce, m-commerce oraz program lojalnościowy, który umożliwia jeszcze lepsze dopasowanie ofert do indywidualnych potrzeb użytkowników.

– W obszarze Digital Consumer

Offering (DCO) stawiamy sobie za cel pięciokrotny wzrost sprzedaży do klienta końcowego do 2028 r. – skomentował Tomasz Blicharski, Group Chief Strategy & Development Officer.

Firma odpowiedzialna społecznie

Grupa Żabka konsekwentnie umacnia swoją pozycję lidera w obszarze zrównoważonego rozwoju, co potwierdza najnowszy raport roczny za 2024 r. Firma po raz pierwszy przedstawiła skonsolidowane sprawozdanie ESG przygotowane zgodnie z wymogami dyrektywy CSRD i europejskimi standardami ERSR. Dobrowolne wdrożenie nowych regulacji podkreśla dążenie Żabki do transparentności i odpowiedzialności wobec interesariuszy, w tym inwestorów. Wyniki mówią same za siebie – redukcja emisji GHG w operacjach własnych o 31,2 proc., ograniczenie plastiku pierwotnego w opakowaniach do 33,5 proc., a także rosnące zaangażowanie pracowników, plasujące firmę w globalnym top 25 proc. organizacji. Wartość sprzedaży produktów marek własnych wspierających zrównoważony styl życia osiągnęła 1,8 mld zł, co pokazuje, że strategia odpowiedzialnego biznesu przynosi wymierne efekty zarówno

dla środowiska, jak i dla wyników finansowych firmy.

Kierunek bez granic

Z imponującymi wynikami finansowymi, dynamiczną ekspansją oraz innowacjami cyfrowymi Żabka nie tylko redefiniuje sektor convenience w Polsce, ale także wyznacza nowe standardy na rynkach międzynarodowych. Rok 2024 pokazał, że model biznesowy spółki skutecznie odpowiada na zmieniające się potrzeby konsumentów, a konsekwentna realizacja strategii rozwoju pozwala patrzeć w przyszłość z optymizmem.

– W minionym roku nasza firma z powodzeniem zrealizowała dwa kluczowe etapy rozwoju: wejście na rynek rumuński oraz debiut giełdowy. Zrealizowaliśmy również nasze kluczowe cele niefinansowe w obszarze ESG. W 2025 r. priorytetem pozostaje dalszy wzrost wartości dla akcjonariuszy poprzez umacnianie pozycji rynkowej Grupy. Zamierzamy konsekwentnie rozwijać sieć sprzedaży, wzmacniać naszą obecność w kanałach cyfrowych oraz optymalizować ofertę ekosystemu convenience, by w pełni wykorzystać potencjał wzrostowy Grupy – podsumowuje CEO Grupy Żabka, Tomasz Suchański. ARN

O upadku Rzeczypospolitej

Ponad 40 dziennikarzy, publicystów i krytyków wzięło udział w spotkaniu autorskim Jacka Komudy, poświęconym książce pt. „Upadek. Jak straciliśmy Pierwszą Rzeczpospolitą”.



Dyskusja, którą poprowadził Rafał Ziemiakiewicz, dotyczyła przyczyn i konsekwencji upadku Pierwszej Rzeczypospolitej. Jacek Komuda omówił kluczowe czynniki, które doprowadziły do rozpadu państwa, a wymiana spostrzeżeń z prowadzącym nadała rozmowie wciągający charakter. Uczestnicy spotkania

mieli również okazję do zadawania pytań, które były trafne i dobrze przygotowane, dorównując poziomem samej dyskusji. Relację ze spotkania można obejrzeć na kanale YouTube Fundacji im. XBW Ignacego Krasickiego. Książkę można też nabyć w Empiku i Świecie Książki. *IKK*

Rewolucja przemysłowa w sercu Górnego Śląska

W Katowicach powstanie nowoczesny hub gamingowo-technologiczny, który ma szansę stać się jednym z najnowocześniejszych tego typu kompleksów w Europie.

Inwestycja ma przyciągnąć przedsiębiorców z branż opartych na nowych technologiach, umacniając tym samym pozycję Katowic jako miasta, które sprzyja innowacjom. Władze Katowic ogłosiły, że pierwszy etap projektu zrealizuje firma Strabag. Budowa ma potrwać 32 miesiące, a jej koszt wyniesie 577 mln zł. W przetargu wzięło udział osiem firm. Oferta Strabag była najbardziej konkurencyjna. Prace mają ruszyć zaraz po podpisaniu umowy, co ma nastąpić w ciągu najbliższych dwóch miesięcy.

Hub gamingowo-technologiczny, określane przez władze miasta jako dzielnica nowej technologii, powstanie na terenie dawnej kopal-

ni węgla kamiennego Wieczorek. Planowane jest zachowanie budynku szybu, który ma ponad 100 lat i stanowi jeden z ważniejszych punktów orientacyjnych w mieście. Wykorzystanie tego miejsca nie jest przypadkowe – celem jest zachowanie reprezentacyjnych budynków i nadanie im nowej funkcji. Powstanie nowoczesnego hubu w tym miejscu ma na celu przedstawienie Katowic jako miasta dostosowującego się do kolejnych rewolucji przemysłowych.

Czego możemy się spodziewać w hubie?

W ramach hubu zaplanowano stworzenie powierzchni biurowych, przestrzeni coworkingo-

wej, laboratoriów, studiów nagrań oraz miejsc dedykowanych rozwojowi nowych technologii, takich jak sztuczna inteligencja, a także przestrzeni dla start-upów. Dodatkowo w projekcie przewidziano publiczną strefę, w której znajdą się centrum edukacyjne, sale wystawiennicze i eventowe, food hall oraz inne miejsca rekreacyjne. Co w dalszych etapach inwestycji? Równolegle trwają prace nad planami drugiego etapu inwestycji. W ramach tego etapu powstanie hala o powierzchni 5 tys. m², w której znajdą się m.in. studia nagraniowe dla telewizji i radia. Dodatkowo przestrzeń ta będzie połączona pod ziemią z pierwszym etapem inwestycji. To bez wątpienia jeden z najważniejszych projektów wspierających rozwój technologiczny realizowanych obecnie w Polsce – przekonują władze miasta. *IKK*

BOŻE WŁADZTWO. JAK CHRZEŚCJAŃSKI PRZEWRÓT ZMIENIŁ OBLICZE ŚWIATA

Tom Holland



Wielka i barwna opowieść o tym, jak to się stało, że chrześcijaństwo, wychodząc od wyjątkowego w dziejach skandalu, wywróciło do góry nogami dawny porządek, zawładnęło myśleniem cywilizacji łacińskiej, lecz przede wszystkim wciąż trwa w rozlicznych przejawach instynktu na wskroś chrześcijańskiego nawet tam, gdzie chętnie wąpi się w religię.

ZALECA SIĘ KOTA

Sho Ishida



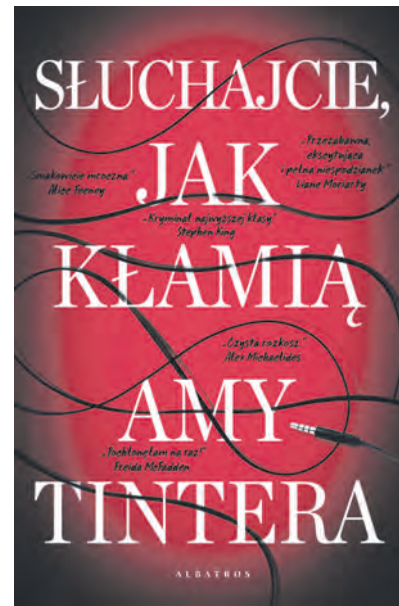
W jednej ze starych dzielnic Kioto kryje się tajemnicza klinika Kokoro. To poradnia, do której można trafić jedynie dzięki skomplikowanym instrukcjom, a tamtejsi specjaliści stosują odrobinę niekonwencjonalne metody leczenia: przepisują towarzystwo kota. Oslupiali pacjenci opuszczają poradnię z transporterami i lakoniczną instrukcją, nie spodziewając się, jaką rewolucję spowodują tymczasowi towarzysze.

LUBOMIR BAKER POLECA

SŁUCHAJCIE, JAK KŁAMIA

Amy Tintera

Jestem w kropce, gdy ktoś mnie pyta, w jaki sposób wybieram nowości do czytania. Szczerza odpowiedź brzmi: przypadkowo, coś mnie musi zachęcić, rzadko jest to czyjaś rekomendacja – co przynajmniej ze wstydem jako osobnik, który poleca lub odradza innym ważne, nieważne, ale ciekawe oraz niewarte zainteresowania książki. Tym razem zachęcił mnie tytuł: „Słuchajcie, jak kłamią”. Myślę, że nie muszę Państwu tłumaczyć dlaczego. Potem przeczytałem się, że Stephen King uznał to za kryminał najwyższej klasy i kazał przygotować na świetną zabawę. Z królami nie mam zwyczaju wchodzić w zatargi w trosce o to, by moja głowa nadal zwieńczała kapitel ciała. Zasiadłem więc w pierwszym rzędzie, wziąłem popkorn i ruszyłem do Plumpton – amerykańskiego miasteczka w Teksasie. Tam właśnie po długiej nieobecności pojawia się Lucy, ściągnięta przez niefrasobliwą



babcią, która szykowała się do celebracji 80 urodzin. Lucy absolutnie nie zamierzała wracać do rodzinnego miasteczka, ale babcia nie mogła odmówić. Wiedziała doskonale, że cała rodzina, ba, całe Plumpton będzie o niej plotkować i to ze strachem. Lata temu została oskarżona przez opinię publiczną, ale nie przez prokuratora, że zabiła swą przyjaciółkę. Pech chciał, że Lucy tamtej fatalnej nocy doznała amnezji i nie ma pojęcia, co się wydarzyło, dlaczego pod paznokciami ofiary

była jej krew, dlaczego ona sama została odnaleziona z zakrwawioną gałęzią w rękach. Równocześnie, ale czy przypadkowo, w mieście pojawia się podcaster o specjalizacji w true crime. Zamierza rozmawiając z ludźmi ustalić, co naprawdę stało się przed laty i kto zamordował miłą Savvy. Po co to badać, skoro nawet rodzice Lucy są przekonani, że to ich córka jest winna. Jak się Państwo domyślają, rzucenie kamienia w zastygły staw powoduje, że stare trupy (niekoniecznie dosłownie) wypływają na powierzchnię. To naprawdę dobrze skonstruowany kryminał, obnażający ludzką naturę w jej podłych wymiarach. Kwiciste sukienki i eleganckie fryzury pań domu skrywają nieciekawe sekrety. Poznajemy je powoli, a niewiele zdradzę, jeśli powiem, że zupełnie niewinnym jest niekonwencjonalne funkcjonowanie klubu książkowego. Panowie są nie lepsi, żeby zachować parytet. Oddalając się nieco od osi fabularnej, jestem zdumiony zupełnie niebajkowym kolorytem Teksasu. Alkohol, zdrady i obgadywanie mają być wedle autorki nagminne w tym stanie, nawet typowe dla tego stylu życia. Ciekawe, czy to przeblysł rzeczywistości, czy niechęć wypływająca z innych, zupełnie nieliterackich kwestii? To poprawny, dobrze napisany kryminał. Lektura na jeden wieczór.

„EMPUZJON” TOKARCZUK – ZACHWYT CZY ZAWÓD? | K'NOBEL PO POLSKU #1

W pierwszym odcinku programu „K'Nobel po polsku” Aleksander Knobel bierze na warsztat jedną z najbardziej kontrowersyjnych książek ostatnich lat. Czy noblistka stanęła na wysokości zadania? Jak wypada „Empuzjon” na tle jej wcześniejszych dzieł? W szczególności, momentami ostrej recenzji, usłyszysz: – o tym, co w książce gra, a co zgrzyta, – dlaczego „Empuzjon” to powieść inna niż wszystkie, – i czy warto po nią sięgnąć – niezależnie od hype'u. „K'Nobel po polsku” to podcast o polskiej literaturze – tej świetnej i tej... nieco mniej. Co tydzień nowe odcinki, nowe książki i nowe powody do dyskusji.



Subskrybuj kanał Fanbook.tv, by nie przegapić kolejnych ciekawych nagrań.



REKLAMA

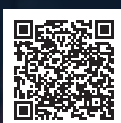
Kulisy pracy kontrwywiadu w Polsce

„Książka zawiera obszerny materiał do przemyśleń dla teoretyków służb specjalnych, przydatna może być i dla praktyków, którzy wychodząc z założenia, że historia to dziś tylko trochę wcześniej, wiele się mogą z niej nauczyć. I co najważniejsze, powinna dać wiele do myślenia obecnym decydentom, którzy na podstawie jej lektury powinni zrozumieć, do czego kontrwywiad nie może być wykorzystywany”.

dr hab. Zbigniew Siemiątkowski



książka dostępna na:
www.fanbook.store



Federal Media Company FMC



POLAND
Online

Poland IN THE GLOBAL CONTEXT

Connecting Local Realities with Global Impact

Poland in the Global Context is an original YouTube show by Poland Online that dives into the intersecting worlds of geopolitics, business, and economics. With expert insights and in-depth analysis, the show explores Poland's evolving role on the global stage, uncovering how local decisions influence international dynamics and vice versa.



www.polandweekly.com

