

RYNEK TSL W POLSCE



Rynek magazynów w Polsce

3,1 mln m² w ramach nowych umów i ekspansji, a 3,9 mln m² uwzględniając również renegotiacje – tak kształtował się popyt na rynku magazynowym w Polsce w 2017. Kolejny rok z rzędu znakomite wyniki były zasługą najemców z sektora handlowego i logistyki, które wspólnie odpowiadały za 65 proc. popytu netto. Trzecie miejsce na podium (z 20 proc. udziałem) znowu przypadło branży lekkiej produkcji.



Jan Jakub Zombirt
dyrektor, Dział Doradztwa
Strategicznego, JLL

Polska Centralna była w 2017 roku najgorętszym punktem na magazynowej mapie kraju. Przypadło na nią 30 proc. popytu netto, generowanego głównie przez sieci handlowe. Co ciekawe, uwagę inwestorów coraz częściej przyciągają też rynki wschodzące, gdzie w ciągu roku łącznie wynajęto ok. 400 000

do 2016. Przez ostatnie 5 lat zasoby magazynowe niemal podwoiły swoją wielkość, osiągając na koniec ubiegłego roku 13,5 miliona m², niewiele mniej od Włoch – 15,1 mln m². Daje to Polsce mocne ósme miejsce w Unii Europejskiej pod względem wielkości zasobów.

Najszybciej rosnące rynki

Pięć najszybciej rosnących rynków w 2017 r. to Okolice Warszawy,

możemy zawdzięczać tak znakomity rok na rynku magazynów. W Polsce powstają inwestycje dedykowane takim gigantom, jak Zalando, czy Amazon, a jednocześnie gwałtownie zmieniają się nawyki zakupowe polskich konsumentów. Polacy coraz wyraźniej oczekują skrócenia czasu dostaw, co zwiększa presję na tworzenie magazynów w sąsiedztwie dużych aglomeracji. Potwierdzają to liczby. W budowie pozostaje 1,2 miliona m², a najwięcej powierzchni realizuje się Górnym Śląsku (360 000 m²), w Centralnej Polsce (300 000 m²) i Warszawie (210 000 m²). Z kolei ponad 130 000 m² powstaje aktualnie w Lubuskiem. Nowe lokalizacje, wyższy standard budynków oraz dopasowanie do potrzeb najemców wpływają na rosnącą popularność projektów BTS. Udział powierzchni budowanej spekulacyjnie utrzymuje się na poziomie 28 proc., a pozostałe 72 proc. zostało już zabezpieczone umowami wynajmu. Co ciekawe, powierzchnia spekulacyjna powstaje aktualnie również poza największymi rynkami, obejmując takie regiony jak Kujawy, Kraków, Szczecin i Lubuskie.

Stabilne pustostany i czystsze

Pomimo wyjątkowo wysokiego poziomu nowej podaży, średni współczynnik pustostanów w Polsce utrzymał się na stabilnym poziomie i na koniec 2017 roku wynosił 6 proc. W IV kwartale 2017 roku na rynku magazynowym w Polsce nie odnotowano znaczących zmian w wysokości czynszów. Najwyższe stawki oferowano w Warszawie (Miasto) i Krakowie, gdzie czystsze bazy wahały się odpowiednio pomiędzy 4,1-5,1 euro/m²/miesiąc i 3,8-4,5 euro/m²/miesiąc. Najbardziej atrakcyjne stawki za wynajem powierzchni w magazynie typu Big Box spotkać można w Centralnej Polsce (2,6-3,2 euro/m²/miesiąc), w Poznaniu (2,8-3,5 euro/m²/miesiąc) i na Górnym Śląsku (2,8-3,6 euro/m²/miesiąc). Na niektórych rynkach zauważyć można już nieznaczny wzrost dolnej granicy przedziału, a w najbliższych kwartałach przewiduje się dalszą presję na wzrost stawek. Powyższe kwoty nie uwzględniają oferowanych przez właścicieli kontrybucji i stanowią podstawę do negocjacji.

m² (13 proc. popytu netto). Liderem w tej grupie jest województwo lubuskie (150 000 m²).

Największe transakcje najmu w Polsce w 2017 r.

Najemca	Park	Typ umowy	Powierzchnia (m ²)
Poufny najemca	BTS Gliwice	Nowa umowa	146000
Amazon	BTS Sosnowiec	Nowa umowa	135000
Zalando	BTS Łódź	Nowa umowa	124500
Castorama	BTS Stryków	Nowa umowa	102000
BSH	Central European Logistics Hub	Nowa umowa	79000

Źródło: JLL, www.magazyny.pl, IV kw. 2017 r.

Wysokiej aktywności na rynku najmu towarzyszył również rekordowy wynik po stronie nowej podaży. Polski rynek magazynowy urosł o kolejne 2,3 miliona m², czyli ponad milion więcej w porównaniu

Górnym Śląsk, Szczecin, Centralna Polska i Poznań, gdzie łącznie oddano do użytku prawie 75 proc. całkowitej nowej podaży. Największe projekty należały do przedstawicieli sektora e-commerce. To właśnie tej branży

Pracownik ze Wschodu – być albo nie być dla branży

Do 2050 roku na rynku pracy zabraknie około 10,6 mln osób w wieku 18–44 lat. Może to wyrównać migracja 4,5 mln pracowników ze Wschodu – wynika z danych Deloitte. W 2017 roku zostało wydanych 1,8 mln oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcom, z czego 94 proc. dla Ukraińców. Pracownicy ze

Wschodu potrzebni są zwłaszcza w branży logistycznej, dla której są oni gwarantem rozwoju. Konieczne są dalsze ułatwienia w zatrudnianiu cudzoziemców ze Wschodu i godziwe warunki zatrudnienia. Bez tego cudzoziemcy wybiorą kraje zachodniej Europy – ocenia Grzegorz Sznejko z Optimum GO. – Rynek pracy w Polsce

na tyle mocno się rozwija, że mamy duży deficyt pracowników, więc uzupełniamy go pracownikami ze Wschodu. W Polsce przy obecnej stopie bezrobocia, kto chciał pracować, to już pracuje. Cała Europa jest na dużej fali wzrostu, budujemy dużo magazynów, centrów logistycznych i fabryk. Wszędzie są potrzebne ręce do pracy, a

tych rąk w Polsce brakuje. Wybór jest więc taki, że albo zatrudniamy pracowników ze Wschodu, albo nie robimy nic, bo albo nie ma kto budować, albo nie będzie miał kto pracować w miejscach, które wybudujemy – ocenia w rozmowie z agencją Newseria Biznes Grzegorz Sznejko, prezes Optimum GO.

W obliczu problemów

Rosnący popyt wewnętrzny i eksport, większa wymiana handlowa ze Stanami Zjednoczonymi i Chinami, napędzają branżę logistyczną. Bezpośredni udział sektora usług transportu i logistyki w polskim PKB zwiększył się o ponad jedną piątą od momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. Dynamicznie rośnie powierzchnia magazynowa i zapotrzebowanie na nią przez firmy. Logistyka inwestuje w nowe technologie i innowacyjne rozwiązania. Branża boryka się też z brakiem pracowników. Dodatkowo presja płac sprawia, że branża będzie musiała przeprowadzić serię podwyżek dla klientów. – Branża logistyczna rozwija się bardzo dynamicznie, nasze przychody piąty rok z rzędu rosną w dwucyfrowym tempie, widzimy niesamowicie rosnące zapotrzebowanie na eksport w polskim biznesie. Rozwijamy bardzo dynamicznie połączenia ze Stanami Zjednoczonymi i z Chinami w kontekście przewozów lotniczych i morskich, bardzo szybko rośnie nam również siatka połączeń w Europie – podsumowując, w tym roku mamy około dwieście połączeń tygodniowo, w tym codzienne połączenia z Niemcami czy Włochami – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Piotr Iwo Chmielewski, dyrektor ds. rozwoju w Rohlig Suus Logistics.

Rekordowy rok dla rynku magazynów

Rynek wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej notuje rekordowe wyniki. Popyt brutto w 2017 roku sięgnął blisko 4 mln mkw. powierzchni, netto – 3,1 mln mkw. – szacuje firma JLL. 65 proc. popytu netto generują sieci handlowe i operatorzy logistyczni. Na zwiększone zapotrzebowanie na magazyny wpływa przede wszystkim rosnący segment e-commerce. Choć w 2017 roku do użytku oddano 2,3 mln mkw. powierzchni, a w budowie znajduje się kolejne 1,2 mln mkw., na rynku jest zapotrzebowanie na kolejne projekty. Sprzyjają temu jedne z niższych w Europie ceny najmu. Eksperti zaznaczają, że w perspektywie kilku lat ceny będą jednak rosły. – Rynek wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce od kilku lat notuje absolutne rekordy. W 2017 roku łączny popyt sięgnął niemal 4 mln mkw., co uplasowało nasz kraj na trzeciej pozycji pod względem wynajętej powierzchni magazynowej w Europie – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Tomasz Olszewski, dyrektor Działu Wynajmu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych w Europie Środkowo-Wschodniej w JLL.

LOGISTYKA W DOBIE INNOWACJI

Natura nie znosi próżni, jak mawiał Francois Rabelais. Podobnie jest z logistyką. To dziedzina, która z jednej strony oferuje stabilizację, a z drugiej kocha ruch, zmiany i pęd do przodu. Logistyka zwana często barometrem gospodarki, tak jak ona nie lubi stania w miejscu i braku bodźców, choć tych ostatnich raczej w branży TSL ostatnimi czasy nie brakuje. Doskonale zdają sobie z tego sprawę firmy logistyczne, które napędzają toczące się koło zmian, wdrażając własne rozwiązania, bądź śledząc trendy i nowości oferowane przez rynek.

Jedną z takich firm jest Grupa Raben, operator, który od wielu lat wprowadza innowacyjne rozwiązania, zarówno w procesach magazynowych i transportowych, jak również w zakresie narzędzi oraz systemów informatycznych. Przykładem takich działań jest platforma myRaben.com uruchomiona w 2015 roku. Dzięki wykorzystaniu koncepcji danych w chmurze klienci Grupy oraz odbiorcy towarów, mogą uzyskać natychmiastowy dostęp m.in. do zamówień, statusów przesyłek i faktur oraz wykorzystać spersonalizowany zestaw raportów.

Zoptymalizować procesy

Przed rokiem utworzono w firmie dedykowany dział ds. badań i rozwoju – Genius Lab, który zajmuje się zarówno optymalizacją funkcjonujących procesów, jak i tworzeniem zupełnie nowych modeli działania. W obszarze zagadnień, którymi zajmuje się zespół, znajdują się np.: analityka predykcyjna, zagadnienia przetwarzania obrazów, automatyka przemysłowa oraz szeroko pojęta idea stworzenia procesów logistycznych bez konieczności używania dokumentacji papierowej. – Chcemy być firmą, która prowadzi proces transportu niemal całkowicie bez papieru. Listy przewozowe, karty doręczeń czy dokumenty WZ mogą być dostępne w wersji elektronicznej dla wszystkich uczestników procesu dostawy. Projekt nazywa się „paperless” i naszą ambicją jest zaangażować w niego naszych partnerów biznesowych. Podobnie jak kiedyś udało nam się ich przekonać do akcji „e-faktura = wyższa kultura – komentuje Zbigniew Kępiński, menedżer Genius Lab, Grupa Raben.



Z pomocą nowoczesnych technologii

Branża TSL jest jednym z segmentów, które najchętniej wspomagają pracowników, wykorzystując do tego celu najnowsze zdobycze techniki. Związane jest to z faktem, że praca kierowcy oraz osób na magazynie jest szczególnie wymagająca. W związku z tym, innowacje poprawiające pracę ludzi wprowadzane są na magazynach już na poziomie pojedynczego pracownika, a kończą się na systemach zarządzających funkcjonowaniem całego przedsiębiorstwa. – Dziś nie sposób sobie wyobrazić funkcjonowania dużego magazynu bez wsparcia komputerów, które wespół z człowiekiem zawiaduje wszystkimi procesami logistycznymi. Bez tej cyfrowo-ludzkiej kooperacji, w dobie ogromnych zamówień, żaden termin nie mógłby być dopięty. – mówi Marek Pluciak, Solutions Design Manager, Grupa Raben. Cyfryzacja i digitalizacja wkraczają obecnie we wszystkie realizowane procesy logistyczne, transportowe i dystrybucyjne. Zaczynając od systemów komputerowych i standaryzacji przepływu danych (np. komunikaty GS1), poprzez zmodernizowane etykiety logistyczne, a nawet globalną zmianę sposobu adresowania za pomocą trzech słów (What3Words), na automatyzacji, robotyce, bezałogowych ciężarówkach i magazynach skończywszy. Choć to pewnie nie koniec a dopiero początek zmian czekających branżę.

Zautomatyzować procesy

W Grupie Raben implementacja najnowszych technologii, to tylko część obszarów, nad którymi pracuje spółka. Nieustannie testowane są także rozwiązania związane z upraszczaniem i automatyzacją procesów. To dzięki takim testom wdrożony został voice picking, usprawniający przygotowywanie zleceń przez pracowników magazynu, czy też automatyczna linia foliująca, pozwalająca zarówno na przyspie-

szanie procesu foliowania, jak i na znaczną oszczędność zużycia folii. Raben sprawdza także możliwość wykorzystania w swoich magazynach rozwiązania typu pick-by-vision, w których magazynier wykorzystuje np. specjalne okulary oparte o rozszerzoną rzeczywistość – a więc połączenie świata realnego, jaki jawi się magazynierowi przed oczami, ze światem wizualizacji generowanej komputerowo. Firma cały czas inwestuje także w rozwiązania wspierające rozwój usług dodatkowych tzw. VASów. Park maszynowy używany do ich realizacji, nie tylko poszerza się o nowoczesne urządzenia, ale także testuje wykorzystanie ramion robotów w co-packingu i co-manufacturingu. Roboty nie zastąpią tu tak szybko człowieka, ale póki co, mogą znacznie ułatwić mu pracę. Obecnie Raben sprawdza również różne możliwości wykorzystania dronów, nie tyle w dostawach, co w magazynie. Testowany jest kompletny ekosystem do zautomatyzowanego przeprowadzania inwentaryzacji oraz zarządzania zapasami, oparty na inteligentnych multi-sensorach oraz dronach. System współpracuje z wieloma różnorodnymi źródłami danych, jak m.in. RFID, Bluetooth, NFC, skanery laserowe, skanery kodów kreskowych, czujniki temperatury czy wilgotności, kamery itd. Pozwala na monitorowanie procesów magazynowych w czasie rzeczywistym. Może skrócić czas przestoju, zredukować liczbę pracowników zaangażowanych w procesy inwentaryzacyjne i zastąpić ręczne, żmudne wyszukiwanie, zautomatyzowaną technologią dronów. Czy już wkrótce roboty z odpowiednimi akcesoriami wraz z armią latających dronów zasila firmę logistyczne? Czas pokaże. Wyścig technologiczny cały czas trwa i przedstawiciele branży TSL na całym świecie pracują nad takim przystosowaniem nowoczesnych technologii, aby praca w logistyce była jak najbardziej wydajna.

RYNEK TSL W POLSCE

Kondycja branży TSL od lat stanowi odzwierciedlenie tego, co dzieje się w rodzimej gospodarce. Trudno więc, zajmując się tematyką związaną z biznesem, ekonomią, przedsiębiorczością, nie weryfikować kondycji spółek działających w tym segmencie. Dlatego też cyklicznie na łamach Biznes Raportu Gazety Finansowej publikujemy wyniki finansowe firm działających na rynku. Dziś macie

Państwo okazję przyjrzeć się sprawozdaniom wszystkich tych, którzy zechcieli odpowiedzieć na naszą ankietę i podzielić się z Państwem informacjami o swojej działalności w 2017 r. Nie zapomnijcie Państwo także o lekturze wypowiedzi naszych ekspertów. Zapewne warto dowiedzieć się czegoś więcej o funkcjonowaniu branży TSL.

Ranking firm z branży TSL wg wielkości przychodów w 2017 r. (dane w tys. zł)

NAZWA FIRMY	PRZYCHODY NETTO W 2016 R (W TYS. ZŁ)	PRZYCHODY NETTO W 2017 R (W TYS. ZŁ)	GŁÓWNE ŹRÓDŁO PRZYCHODÓW Z DZIAŁANIA TSL (DO WYBORU: TRANSPORT, SPEDYCJA, LOGISTYKA, INNE - JAKIE?)	DZIAŁALNOŚĆ NA TERENIE (DO WYBORU: TYLKO POLSKA, TYLKO EUROPA, RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ)	RODZAJ KAPITAŁU (DO WYBORU :ZAGRANICZNY, POLSKI)	GŁÓWNY INWESTOR ZAGRANICZNY (WPISAĆ NAZWĘ KRAJU, JEŚLI JEST)	RODZAJ WYKORZYSTYWANEGO TRANSPORTU (DO WYBORU: ŻEGLUGA, LĄDOWY, LOTNICZY)
GRUPA RABEN	2 174 982,00	2 282 416,00	TRANSPORT, LOGISTYKA	EUROPA	ZAGRANICZNY	HOLANDIA	TRANSPORT LĄDOWY
GRUPA VAN	857 533,00	905 904,00	SPEDYCJA	RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ	POLSKI	---	LĄDOWY, LOTNICZY
ROHLIG SUUS LOGISTICS	699 515,00	842 486,00	LOGISTYKA KONTRAKTOWA	ŚWIAT	POLSKI	-	LOGISTYKA KONTRAKTOWA, TRANSPORTY : MORSKI, LOTNICZY, DROGOWY, KOLEJOWY; PROJECT CARGO, OBSŁUGA CELNA
OMEGA PILZNO ITIS GODAWSKI & GODAWSKI	420 135,00	477 431,00	LOGISTYKA	RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ	POLSKI	BRAK	LĄDOWY
LINK	406 475,64	457 811,00	TRANSPORT	EUROPA	ZAGRANICZNY	WĘGRY	LĄDOWY
OMIDA GROUP	331 557,00	442 204,00	SPEDYCJA	RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ	POLSKI		LĄDOWY, MORSKI, LOTNICZY
SKAT TRANSPORT	373 316,00	408 073,00	TRANSPORT DROGOWY, SPEDYCJA DROGOWA	POLSKA I EUROPA	POLSKI - 100%	BRAK	TRANSPORT LĄDOWY
FRESH LOGISTICS POLSKA	284 350,5	346 072,93	TRANSPORT	TYLKO POLSKA	POLSKI		LĄDOWY
XPO TRANSPORT SOLUTIONS POLAND	376 158,00	344 096,00	TRANSPORT	POLSKA, EUROPA, POZA EUROPEJĄ	ZAGRANICZNY	XPO HOLDING TRANSPORT SOLUTIONS EUROPE SAS - FRANCJA	LĄDOWY
GRUPA DELTA TRANS	316 262,00	278 138,00	TRANSPORT	POLSKA	POLSKI (80%)		LĄDOWY
BATIM TRANSPORT	226 830,00	245 515,00	TRANSPORT I LOGISTYKA	TYLKO EUROPA	POLSKI	NIE DOTYCZY	LĄDOWY
REGESTA	213 189,00	243 841,00	TRANSPORT, SPEDYCJA	EUROPA	POLSKI		LĄDOWY
TRANS POLONIA GROUP (TPG)	176 613,00	225 507,00	TRANSPORT	EUROPA	POLSKI (84,10 proc.), ZAGRANICZNY (15,90 proc.)	LUKSEMBURG	LĄDOWY
MEXEM	199 831,55	200 000,00	SPEDYCJA	EUROPA	POLSKI	N/D	LĄDOWY
ZET TRANSPORT	147 235,00	194 965,00	TRANSPORT	EUROPA, ZACHODNIA AZJA	POLSKI	-	LĄDOWY
TARGOR-TRUCK	148 022,00	174 634,00	TRANSPORT, SPEDYCJA	POLSKA, TRANSPORT KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY W EUROPIE	POLSKI	N/D	LĄDOWY
FIEGE	171 851,00	144 384,00	TRANSPORT, LOGISTYKA KONTRAKTOWA	EUROPA	ZAGRANICZNY	FIEGE INTERNATIONAL CONTRACT LOGISTICS GMBH	LĄDOWY, LOTNICZY, MORSKI
TIRSPED	87 896,10	119 835,70	SPEDYCJA	RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ	POLSKI	-	MORSKI, LĄDOWY, LOTNICZY, KOLEJOWY
ESA LOGISTIKA POLSKA	90 597,00	88 460,00	SPEDYCJA	RÓWNIEŻ POZA EUROPEJĄ	ZAGRANICZNY	HITACHI TRANSPORT SYSTEM LTD (JAPONIA)	WSZYSTKIE
MAGTRANS	52 507,00	65 784,00	TRANSPORT	EUROPA	POLSKI		LĄDOWY
ENTERPRISE LOGISTICS	58 523,00	62 023,00	TRANSPORT	TYLKO EUROPA SPECJALIZACJA: SKANDYNAWIA	POLSKI	-	LĄDOWY
LANGOWSKI SHIPPING HALINA LANGOWSKA	33 697,00	53 545,00	SPEDYCJA	ODZIAŁY TYLKO W POLSCE, USŁUGI CAŁY ŚWIAT	POLSKI	-	WSZYSTKIE RODZAJE TRANSPORTU
VIVE TRANSPORT	49 386,00	53 017,00	TRANSPORT	POLSKA, EUROPA	POLSKI		LĄDOWY
KMC-SERVICES	40 457,00	49 034,00	SPEDYCJA	POLSKA I EUROPA	POLSKI + ZAGRANICZNY	NIEMCY	LĄDOWY, ŻEGLUGA, LOTNICZY
ALLPORT CARGO SERVICES POLAND	50 822,00	48 195,00	SPEDYCJA, LOGISTYKA	CAŁY ŚWIAT	MIESZANY	ALLPORT CARGO SERVICES LTD UK	MORSKI, LOTNICZY, DROGOWY, INTERMODALNY
BAMA LOGISTICS	26 869,86	31 730,87	SPEDYCJA	EUROPA	POLSKI	BD	LĄDOWY

Dobre perspektywy

Polska jest potęgą na europejskim rynku transportowym. Wraz ze wzrostem wolumenu przewożonych towarów rośnie popyt na zasoby powierzchni magazynowej, a także nowych pracowników, z których pozyskaniem firmy mają coraz większe problemy. Dlatego konieczne są inwestycje w innowacyjne rozwiązania i automatyzację pracy. – Rynek Polski i Europy Centralnej wciąż jest konkurencyjny. Staje się coraz bardziej konkurencyjny dla krajów Europy Zachodniej i wciąż wiele będzie się na nim działo przez najbliższe kilka lat – ocenia w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Piotr

Sukiennik, dyrektor zarządzający FM Logistic na Europę Centralną. Polska staje się potęgą na rynku transportu i logistyki. Nasze firmy mają w przewozach europejskich około 25-proc. udział. Rośniemy w siłę od momentu wejścia do UE i otwarcia europejskich rynków. Według statystyk GUS bezpośredni udział sektora usług transportu i logistyki w polskim PKB zwiększył się o ponad jedną piątą od momentu wstąpienia Polski do UE (wzrost z 5,4 proc. w 2004 roku do poziomu 6,5 proc. w 2015 roku). Polska staje się też coraz częściej krajem pierwszego wyboru dla największych firm logistycznych.

Polska stawia na elektromobilność

Rozwój elektromobilności zwiększa polskie bezpieczeństwo energetyczne i wpływa na wzrost PKB, a przy tym jest korzystny dla środowiska i pozwoli ograniczyć problem smogu w miastach. Do 2030 roku sama elektryfikacja transportu przyczyni się do stworzenia około 50,8 tys. nowych miejsc pracy i wzrostu polskiej gospodarki o 0,3 proc. – to główne wnioski z raportu Cambridge Econometrics i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych. Potencjał elektromobilności dostrzegają też duże koncerny motoryzacyjne, które dużo inwestują w ten rynek. – Rozwój elektro-

bilności oznacza powstanie nowego sektora przemysłu. Mamy tradycyjny sektor motoryzacyjny, który już dziś intensywnie przestawia się na elektromobilność, ale to również szansa rozwoju dla nowych branż i nowych technologii. Każdy pojazd elektryczny to nowa konstrukcja, więc konieczne będzie też poszukiwanie nowych, lżejszych materiałów. To z całą pewnością szansa na stworzenie nowego łańcucha wartości w polskim przemyśle – podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Jadwiga Emilewicz, minister przedsiębiorczości i technologii.

Nieustannie dynamicznie

Początek 2018 roku wskazuje na dalszy dynamiczny rozwój rynku magazynowo-produkcyjnego w Polsce. Wzrost wspierany jest przez rosnące zaufanie inwestorów do krajowej gospodarki, rozwój infrastruktury drogowo-komunikacyjnej, znaczące powiększanie się rynku e-commerce i duży popyt ze strony inwestorów na obiekty generujące stały dochód.



Tom Listowski

partner, dyrektor działu powierzchni przemysłowych i magazynowych na Europę Środkowo-Wschodnią, Cresa

(o 60 proc. więcej niż w 2016 roku). Górny Śląsk wyprzedziły regiony Polski Centralnej (1 024 000 mkw.) i Warszawy (1 105 000 mkw.). Warto zauważyć, że w 2017 roku podpisano więcej niż kiedykolwiek umów na obiekty BTS. W Polsce Centralnej była to prawie połowa wolumenu, na Górnym Śląsku 45,6 proc., w Lubuskim 27,7 proc., w rejonie Krakowa 23 proc., a w okolicy Wrocławia 22,2 proc.

Prognoza na lata 2018-2019

W kolejnych dwóch latach analitycy Cresa prognozują utrzymanie wysokiego popytu na powierzchnie magazynowo-produkcyjne w Polsce. Poniżej przedstawiamy najważniejsze trendy na rynku:

- E-commerce, logistyka i produkcja lekka to główne sektory, które będą napędzać popyt na powierzchnie przemysłowo-logistyczne na terenie całego kraju.
- Parki przemysłowo-magazynowe będą powstawać w lokalizacjach, które wcześniej były trudno dostępne ze względu na słabo rozwiniętą infrastrukturę. Nowe lokalizacje stanowią dla deweloperów atrakcyjną alternatywę w porównaniu z bardziej rozwiniętymi podryn-

kami pod względem dostępności i przystępności gruntów. Z perspektywy najemcy rozwój rynku magazynowego w nowych obszarach oznaczać będzie możliwość wykorzystania potencjału dostępnej tam siły roboczej, zwiększenia efektywności łańcucha dostaw oraz dostęp do nowoczesnej i efektywnej powierzchni. Taka powierzchnia będzie alternatywą dla starszych i przestarzałych budynków, które wiele firm było zmuszonych wynajmować z powodu niedostępności obiektów klasy A.

- Z uwagi na ilość powierzchni pozostającej w budowie i wysoki popyt na materiały i pracowników budowlanych, koszty budowy rosną, powodując presją wzrostową na czynsze.

- Dzięki zmianie przepisów i zniesieniu ograniczeń terytorialnych dotyczących specjalnych stref ekonomicznych Polska stanie się atrakcyjniejszą lokalizacją dla dużych bezpośrednich inwestycji zagranicznych planowanych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.
- Zmiany Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej (MSSF 16), które wejdą w życie w 2019 roku, spowodują, że więcej międzynarodowych firm będzie decydować się na zakup strategicznych obiektów produkcyjno-logistycznych niż na zawieranie długoterminowych umów najmu – mówi Bolesław Kołodziejczyk, dyrektor działu doradztwa i badań rynkowych w firmie Cresa Polska.

Według raportu „Occupier Insight: Rynek magazynowo-produkcyjny w Polsce w 2017 roku”, którego autorami są analitycy i praktycy z międzynarodowej firmy doradczej Cresa, całkowite zasoby powierzchni magazynowo-produkcyjnej w Polsce wyniosły prawie 14 mln mkw. W 2017 r. wolumen transakcji wyniósł niemal 4,38 mln mkw., przy podaży na poziomie przewyższającym 2,45 mln mkw., co jest wynikiem prawie dwukrotnie wyższym niż średnia z ostatnich 5 lat. Najwięcej nowej powierzchni w 2017 roku oddano do użytku w rejonie Warszawy (503 600 mkw.). Największymi oddanymi do użytku obiektami w Polsce były: Panattoni BTS Amazon Szczecin (161 000 mkw.), BTS Amazon Sosnowiec (138 000 mkw.) i Goodman BTS Zalando Szczecin (130 000 mkw.). Największą transakcją najmu w 2017 roku było podpisanie umowy przez Panattoni z firmą z sektora e-commerce na zbudowanie kompleksu BTS o wielkości 146 000 mkw. w Gliwicach, co dało regionowi Górnego Śląska miejsce na podium pod względem wolumenu transakcji wynoszącego 916 200 mkw.



Zwiększyć udział kobiet w rynku pracy

W Europie co dwudzieste miejsce pracy oferowane jest w branży transportowej – tak wynika z doniesień Komisji Europejskiej. Organ wskazuje, że ponad 11,4 miliona Europejczyków jest związanych zawodowo z usługami TSL, z czego zdecydowaną większość stanowią mężczyźni. Nadal niewiele kobiet decyduje się na zatrudnienie w transporcie.

Bartosz Najman

CEO marki VIAON

Jak podaje Komisja Europejska, transport jest branżą, która zapewnia pracę milionom Europejczyków. Ponad 11 000 000 osób związanych jest z usługami TSL, a odsetek ten można porównać do populacji Grecji. W związku ze znaczącą dominacją mężczyzn w tym sektorze, został on głów-

nie przystosowany do pracowników płci męskiej. Jedyne 22 proc. pracowników zatrudnionych w branży transportowej w Europie stanowią kobiety, czyli znacznie poniżej ogólnego poziomu ich zatrudnienia w gospodarce (46 proc.).

Zdominowana przez mężczyzn

Z danych Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego wynika, że we wszystkich sektorach

gospodarki z roku na rok zwiększa się udział zatrudnionych kobiet. Nie ulega jednak wątpliwości, że branża transportowa została zdominowana przez mężczyzn i nadal w niektórych aspektach pozostaje ona niedostępna dla płci pięknej. Kobiety najczęściej pracują na stanowiskach związanych z usługami bądź administracją. Mężczyźni natomiast zatrudniani są praktycznie na wszystkich poziomach tej struktury, w charakterze osób zarządzających, kierowców, spedytorów czy pracowników fizycznych.

Niezależnie od sektora

W Polsce, pomimo silnego udziału transportu w gospodarce państwa, tylko co piąta kobieta pracuje w tej branży. Jest to jeszcze niższy odse-

tek niż odnotowana średnia europejska. Najlepszymi wynikami w tym aspekcie mogą pochwalić się: Cypr – 31 proc., Francja – 27 proc., Czechy, Łotwa, Węgry – 26 proc., Litwa, Niemcy, Estonia, Holandia – 25 proc. Najmniej kobiet w sektorze TSL zatrudnia natomiast Luksemburg – 12 proc. oraz Rumunia, Słowenia i Grecja – 16 proc. Silna nierównowaga w liczbie pracujących kobiet i mężczyzn istnieje również w poszczególnych sektorach branży transportowej. W przemyśle drogowym i kolejowym udział kobiet to zaledwie 16 proc. wobec 86 proc. zatrudnionych mężczyzn. W obszarze magazynowania zróżnicowanie to wynosi 26 do 74 proc., a w transporcie lotniczym

40 do 60 proc. (odpowiednio procent kobiet do mężczyzn).

Równość płci

– Równość płci to jedna z ważniejszych wartości obowiązujących w ramach UE. W ostatnim czasie, szczególną wagę do tej kwestii przywiązuje Komisarz ds. Transportu – Violeta Bulc, która podkreśla potrzebę zwiększenia udziału kobiet w rynku pracy. W tym celu do końca roku ma powstać platforma dla przedstawicieli firm transportowych, związków zawodowych, instytucji szkoleniowych, mediów oraz organizacji pozarządowych. Liczymy, że będzie to miejsce do wymiany doświadczeń, podjęcia dobrych praktyk oraz zobowiązań na rzecz równości płci w transporcie.

RYNEK TSL W POLSCE

Wygrywamy kosztami i pracownikami, przegrywamy administracją

Polska okazuje się bardzo atrakcyjnym rynkiem dla przedstawicieli sektora logistycznego. W aż 3 z 5 badanych obszarów nasz kraj wypada lepiej niż inne państwa europejskie – wynika z raportu CBRE i Panattoni „Logistics Confidence Index Poland 2017”. 75 proc. respondentów docenia Polskę za niższe niż w UE koszty prowadzenia biznesu, 64 proc. za atrakcyjność pod względem lokalizacji dla inwestycji, a 45 proc. za kwalifikacje pracowników. Wątpliwości przedstawicieli łańcucha dostaw wzbudza jednak ogólna sytuacja w branży – ponad połowa obawia się, że 2018 będzie trudniejszy niż poprzedni rok.



Beata Hryniewska

Head of Industrial, CBRE

Polska zostawia Europę w tyle

Respondenci badania porównywali Polskę z innymi krajami Unii Europejskiej pod względem łatwości zarządzania łańcuchem dostaw oraz wyników osiąganych przez sektor logistyczny w 5 obszarach. Najwyżej oceniono koszty prowadzenia działalności. 75 proc. przedsiębiorców oceniło warunki panujące w Polsce jako „lepsze niż średnie”, a tylko 1 na 10 wskazał, że jest gorzej.

Wśród trzech pozytywnie ocenionych czynników znajdują się dwa, które w tym roku i kolejnych latach będą stanowić spore wyzwanie dla przedstawicieli sektora logistycznego i łańcucha dostaw. Mam tutaj na myśli koszty działania oraz pracowników. Te pierwsze mogą wzrosnąć przede wszystkim z uwagi na wprowadzenie w życie nowych przepisów dotyczących delegowania pracowników oraz powolny wzrost czynszów najmu powierzchni magazynowych spowodowanych. Ceny gruntów w Polsce cały czas rosną, a w dodatku mamy do czynienia z coraz mniejszą ich dostępnością. Po drugie, w tym roku będziemy mieć do czynienia z nasileniem się deficytu pracowników, zarówno w logistyce magazynowej jak i transporcie. W związku z tym, obawa przedsiębiorców, że kolejne miesiące będą trudniejsze, jest uzasadniona. Jednak znaczenie i udział polskiej logistyki w Unii Europejskiej będą rosły.

Również atrakcyjność inwestycyjna została pozytywnie oceniona – aż 2 na 3 ankietowanych uważa, że Polska posiada przewagę konkurencyjną w tym zakresie w porównaniu z innymi krajami Unii

Europejskiej. Tylko 7 proc. ma odmienne zdanie. Umiejętności pracowników stanowią kolejny mocny punkt polskiej gospodarki. Prawie połowa zarządzających (48 proc.) uważa zasoby ludzkie w Polsce za „lepsze niż średnie”, ale niewiele mniej, bo 45 proc. jest zdania, że sytuacja w tym zakresie jest przeciętna.

Krajobraz ogólny nie tak kolorowy, jak się wydaje

Jaki obszar logistyki w Polsce wymaga znaczącej poprawy? Połowa zapytanych stwierdziła, że w zakresie ustawodawstwa, formalności i biurokratycznego procesu decy-

tów uważa ten aspekt za niczym nie wyróżniający się na tle innych krajów UE.

Jak wynika z raportu CBRE i Panattoni, przedstawiciele łańcucha dostaw obawiają się również ogólnej sytuacji branży w Polsce w 2018 roku. Ponad połowa (54 proc.) przewiduje zewnętrzne trudności w skutecznym prowadzeniu biznesu, a tylko 29 proc. uważa, że w najbliższych miesiącach będzie lepiej niż obecnie.

Przedsiębiorstwa logistyczne wierzą w swoje siły

Prognozy przedsiębiorców dotyczące kondycji ich firm rysują się optymistycznie. Niemal wszyscy zapy-

siaty przewiduje spadek. 2018 będzie też kolejnym rokiem pod znakiem inwestycji – 3/4 firm przewiduje zwiększenie nakładów inwestycyjnych, a co za tym idzie wzrost zatrudnienia. Jednak jak wskazuje w raporcie „Logistics Confidence Index Poland 2017” Piotr Zaitz z CEVA Logistics, rekrutacja może okazać się sporym wyzwaniem. – Możemy oczekiwać, że następne 12 miesięcy czy nawet kilka kolejnych lat w Polsce to będzie okres ogromnych zmian na rynku pracy i podejścia do pracownika. A ponieważ branża logistyczna, zwłaszcza magazynowa i dystrybucyjna, jest oparta w znacznym stopniu na bezpośredniej pracy rąk



Jak wygląda sytuacja w Polsce w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej pod względem wyników osiąganych przez sektor logistyczny i łatwości zarządzania łańcuchem dostaw?

	Szybkość działań w ramach łańcucha dostaw	Koszty działań w ramach łańcucha dostaw	Ustawodawstwo/formalności i stopień biurokracji procesów decyzyjnych	Atrakcyjność inwestycyjna	Umiejętności pracowników
+ Lepiej niż średnio	36%	75%	2%	64%	48%
~ Średnio	64%	16%	48%	29%	45%
- Gorzej niż średnio	0%	9%	50%	7%	7%

ludzkich i ponadto „cierpi” na określonej sezonowości, jest pewne, że dostępność pracowników na każdym szczeblu będzie głównym wyzwaniem najbliższych miesięcy – mówi Piotr Zaitz, Business Development Director, Eastern & Central Europe, CEVA Logistics.

Więcej innowacji w logistyce

Niemal wszyscy przedstawiciele firm logistycznych oraz przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych, którzy wzięli udział w badaniu (93 proc.), zamierzają wdrożyć nowe rozwiązania innowacyjne do ich łańcucha dostaw w najbliższych miesiącach. Najwięcej firm planuje dokonać inwestycji w automatyzację i robotykę (25 proc.) oraz w rozwiązania big data i narzędzia analityczne (23 proc.). Inne rozwiązania, które znajdują się na radarze przedsiębiorców to wykorzystanie gospodarki współdzielenia (18 proc.), Internet Rzeczy (16 proc.) oraz usługi w chmurze (12 proc.).

Lepiej, szybciej i taniej, czyli czego oczekują klienci od operatora logistycznego

Obecne trendy rynkowe dążą zgodnie w jednym kierunku – operator logistyczny ma za zadanie dostarczać więcej, częściej, dokładniej, bezbłędnie i bez uszkodzeń. Oczekiwania klientów przez ostatnie lata ewoluowały w kierunku rosnących oczekiwań jakościowych, coraz krótszego czasu reakcji na zmieniające się potrzeby i presji związanej z poziomem kosztów usług logistycznych.



Maja Kierzek-Piotrowska

menedżer ds. obsługi klienta,
Fresh Logistics Polska.

Rosnące wymagania naszych kontrahentów podyktowane są coraz to większymi oczekiwaniami odbiorców tj. dystrybutorów oraz finalnych konsumentów. Dystrybutorzy branży spożywczej oczekują przede wszystkim szybkiej reakcji na zmiany popytu czyli zapewnienia większej dostępności towarów na sklepowej półce. Kluczową kwestią są dla nich dostawy

w ciągu 24 godzin, 7 dni w tygodniu, tak aby zminimalizować jakiegokolwiek straty w przypadku przeterminowania produktów. Coraz częściej wymagane są także dostawy na konkretne godziny, które bez wątplenia są dużym wyzwaniem dla systemu drobnicowego oferowanego przez operatora logistycznego. Z kolei finalni konsumenci oczekują dużego wyboru produktów najwyższej jakości, najświeższych – najlepiej prosto z farmy na widelec.

Firmy, powierzając nadzór nad logistyką swoich produktów wykwalifikowanemu operatorowi, z własnym know-how, chcą mieć pewność, że ich towary są w rę-

kach specjalistów, którzy czuwają nad bezpieczeństwem i jakością w transporcie i magazynowaniu. Chcąc sprostać rosnącym wymaganiom klientów operator logistyczny dąży do ciągłej optymalizacji procesów, aby dostarczać usługi lepiej, szybciej i taniej, zgodnie z oczekiwaniami rynku. W dzisiejszych czasach bardzo duży nacisk kładzie się na szybkość przepływu informacji. Łańcuch dostaw przekształcił się w pewnego rodzaju łańcuch wartości, a sprawna dostawa produktu do odbiorcy nie jest już jedyną najważniejszą kwestią. Z punktu widzenia konsumentów kluczowe jest bezpieczeństwo towarów oraz

transparentność czyli możliwość prześledzenia drogi produktu z zakładu produkcyjnego do finalnego odbiorcy. Wobec powyższego inwestowanie w nowe technologie i rozwiązania IT nie jest dodatkowym atutem budującym przewagę konkurencyjną, ale obowiązkiem. Ciekawą kwestią jest również rosnące zainteresowanie społeczną odpowiedzialnością biznesu. Konsumenty, którymi sami jesteśmy, rozumieją potrzebę oraz istotę zrównoważonego łańcucha dostaw. Zauważyliśmy, że nasi klienci coraz częściej interesują się i angażują w projekty CSR realizowane w ramach strategii zrównoważonego rozwoju.

Skutecznie rozliczyć czas pracy kierowców

Porównujemy koszty, analizujemy zalety i wady obu rozwiązań. Dla kogo lepszym rozwiązaniem jest oprogramowanie, dla kogo usługa rozliczania czasu kierowców? Co wziąć pod uwagę przy wyborze optymalnego modelu dla swojej firmy?

Mariusz **Hendzel**

ekspert kancelarii transportowej
ITD-PIP

Zacznijmy od analizy kosztów miesięcznych na przykładzie trzech firm, zatrudniających: dwóch, dwunastu oraz trzydziestu kierowców. Jak kształtują się tu koszty zlecenia usługi kancelarii zewnętrznej? Są proporcjonalne do liczby kierowców i skali zagrożeń. W naszej kancelarii, w przypadku pierwszej firmy koszt miesięczny to 250-300 zł miesięcznie, dla drugiej 1200-1500 zł, a dla największej ok. 3500 zł.

Dla porównania: cena jednego z nowszych i coraz bardziej popularnych w Polsce programów do rozliczania i ewidencji czasu kierowców, SuperTacho, dla wymienionych firm wynosi odpowiednio: ok. 700 zł, 3,5 tys. zł oraz 5 tys. zł. Wynika

z tego, że jednorazowy koszt oprogramowania jest porównywalny z kosztem usługi przez ok. 2-3 miesiące. Do tego dochodzą jednak stałe, comiesięczne koszty związane z utrzymaniem i ustaleniem zakresu obowiązków pracownika, jego wdrożeniem w obsługę programu, a także roczne opłaty za aktualizacje oprogramowania (25 proc. bazowej ceny oprogramowania). Obsługa programu i weryfikacja danych od kierowców zajmuje zwykle kilka, kilkanaście godzin w miesiącu, ale do tego trzeba dodać czas potrzebny pracownikowi na to, by mógł na bieżąco śledzić zmiany w przepisach, szkolić się i zdobywać doświadczenie.

W grę wchodzi odpowiedzialność
W ramach usługi kancelarii mieści się nie tylko rozliczanie czasu pracy kierowców, lecz również pełna obsługa prawna. Pracownicy firmy przewo-

wej zaangażowani są w minimalnym stopniu – wyłącznie do przesyłania danych z tachografów lub dowolnego systemu GPS, potrzebnych do dalszej analizy granic, delegacji i czasu pracy. Dla niewielkich przedsiębiorstw, zatrudniających do kilkunastu kierowców, to bardzo istotne argumenty. Firma otrzymuje dedykowanego doradcę, znającego kompleksowo zagadnienia rozliczania, delegacji, płac minimalnych oraz ogólnych zasad transportu, licencji, przewozów kabotażowych, zakazów ruchu czy obsługi tachografu. Nadzór i odpowiedzialność są w całości po stronie kancelarii usługowej. Natomiast w przypadku firmy korzystającej z oprogramowania, odpowiedzialność i kwestie związane z interpretacją przepisów są po jej stronie. Dlatego powinna się tym zajmować osoba samodzielna i ambitna, pracownik, który lubi się uczyć. Niezbędna wiedza jest dziś stosunkowo łatwo dostępna, ale doświadczenie i praktyczne zastosowanie tej wiedzy to już nieco wyższy poziom specjalizacji. Zawsze istnieje jednak ryzyko, że pracownik, któremu brakuje tego doświadczenia, podejmie

nietrafną decyzję. Kłopotliwa może być też absencja takiej osoby, ponieważ trudno ją zastąpić. Ostatecznie jednak zarówno dla dużych firm, jak i mniejszych, rodzinnych, przedsiębiorstw kluczowym aspektem współpracy z kancelarią jest poczucie bezpieczeństwa i stały dostęp do wiedzy. Koszty w takich przypadkach są drugorzędne. Biuro ma doświadczenie wynikające z obsługi wielu podmiotów. To pozwala m.in. uniknąć niepotrzebnej paniki wywołanej medialnymi zapowiedziami problemów, które nigdy nie nadchodzą.

Im większy zasięg, tym trudniej

Przy wyborze modelu rozliczania pewne znaczenie ma to, na jakich rynkach działa firma transportowa. Przepisy krajowe są w miarę proste, schody zaczynają się w momencie realizacji zleceń transportowych za granicą. Tu zakres wiedzy niezbędnej dla prawidłowego rozliczania czasu pracy kierowców jest już znacznie szerszy, a kwestie interpretacji przepisów bardziej skomplikowane. Dlatego znamy również duże firmy, które wybierają usługę kancelarii. Z kolei ważnym

atutem profesjonalnego oprogramowania jest możliwość analizy i planowania czasu pracy kierowców na bieżąco, rzecz jasna pod warunkiem, że pozwalają na to umiejętności pracownika w firmie.

Rozwiązanie pośrednie

Czy istnieje sposób na to, żeby połączyć oba rozwiązania? Jeśli firma posiada już oprogramowanie, a chce jednocześnie korzystać z usług doradczych – to koszt, w zależności od zakresu ochrony, wynosi od 500 do 1,5 tys. zł miesięcznie. W tym modelu kancelaria nie rozlicza czasu pracy kierowców, przyjmując rolę konsultanta prawnego. W razie potrzeby zajmuje się również szkoleniami pracowników oraz przeprowadza audyty. Takie rozwiązanie przydaje się m.in. w przypadku kontroli. Firmy samodzielnie przygotowują nieraz „morze” dokumentów, z których inspektor sprawdzi cztery lub pięć. Na podstawie doświadczeń innych klientów wiemy, co jest w praktyce potrzebne. Nie tracimy czasu na zbędne działania, dzięki temu oszczędzamy klientom czas i nerwy.

Szybki rozwój generuje wyzwania

Rodzima branża transportowa przeżywa dobry czas – polski eksport ma się dobrze, a firmy transportowe sukcesywnie zwiększają flotę. Aby jednak zachować tempo wzrostu i nie dopuścić do stagnacji przedsiębiorcy muszą zmierzyć się z wyzwaniami, które ich czekają w rozpoczętym właśnie roku oraz przyszłych latach.

Jérémy **Laurens**

CEO w firmie Blulog

Według aktualnych danych GUS w ciągu ostatniej dekady (2006-16) liczba nowych zarejestrowanych samochodów ciężarowych wzrosła niemal dwukrotnie. Jeszcze w roku 2006 zarejestrowano 279 tys. nowych pojazdów, po czym w 2016 odnotowano ich już 508 tys. Przybywa również nowych samochodów dostawczych – według danych PZPM* w 2016 roku wydziały komunikacji zarejestrowały 59,8 tys., a w niedawno zakończonym 2017 – już 61 tys. pojazdów. Świadczy to po pierwsze o rozwoju branży, a po drugie – co równie ważne – potwierdza, że sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców jest na tyle dobra, by mogli inwestować w nową flotę.

Rynek pracownika

Rozwój branży wymusza nie tylko potrzebę powiększania floty, ale też zwiększenie zatrudnienia wykwalifikowanych pracowników. Znalazienie osób o odpowiednich uprawnieniach, doświadczeniu, ale też gotowych do pracy w delegacjach to nie lada wyzwanie. Szacuje się, że w branży transportowej jest około 100 tys. miejsc pracy do

wypełnienia od zaraz, zaś analizy Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej potwierdzają, że kierowca samochodu ciężarowego to najbardziej deficytowy zawód w kraju.

Komisja Europejska szykuje rewolucję

Z pewnością wpływ na funkcjonowanie branży transportowej w następnych latach będzie miało wprowadzenie przez Komisję Europejską tzw. pakietu mobilności. Nowe przepisy mają objąć rynek wewnętrzny, przepisy socjalne oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej. Oto podstawowe założenia „pakietu”:

- kierowca będzie traktowany jako pracownik delegowany jeśli w danym kraju spędzi więcej niż 3 dni w skali miesiąca i wówczas powinien mieć zagwarantowane minimalne wynagrodzenie według standardów danego kraju. Również tzw. przewozy kabotażowe mają zostać objęte nowymi regulacjami;
- obowiązek rejestrowania przez GPS faktu, że transport przekroczył granicę;
- wprowadzenie tzw. boxu, dzięki któremu będzie można realizować płatności za korzystanie z dróg całej Unii Europejskiej;
- walka z tzw. firmami skrzynkami pocztowymi – założonymi, aby

obejść przepisy związane z podatkami, ubezpieczeniem społecznym lub wynagrodzeniem. Komisja Europejska zakłada zwiększoną współpracę oraz skuteczną wymianę informacji pomiędzy służbami poszczególnych państw. Szykowane zmiany mają wejść w życie w ciągu dwóch lat. Dla polskich firm transportowych oznacza to zwiększenie wydatków, ale też potrzebę uporządkowania wielu kwestii formalnych.

Produkty spożywcze wymagają monitoringu

Przewóz produktów spożywczych staje się jednym z większych wyzwań branży transportowej, o czym świadczą statystyki. Według danych Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wartość eksportu polskich produktów rolnych w trzech pierwszych kwartałach 2017 roku był o 12,3 proc. wyższa niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Co więcej, modna staje się żywność tzw. ekologiczna. Firmy transportowe, aby sprostać wymaganiom branży spożywczej, muszą zadbać o utrzymanie produktów we właściwych warunkach. Ręczna kontrola temperatury to zbyt mało, przewoźnicy potrzebują rozwiązania systemowego, które pozwoli w różnych konfiguracjach odczytywać dane zdalnie z magazynu w prostej aplikacji, kontrolować dane z ekranu smartfona kierowcy ciężarówki lub w razie potrzeby odczytywać je za pomocą urządzenia wyposażonego w NFC (np. smartfona). W razie wykroczeń poza wskazane ramy,

system automatycznie poinformuje o tym SMS-em lub mailem.

Przewóz leków pod kontrolą

Jeszcze w grudniu 2017 roku Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania przewozu drogowego. Co ważne, wśród nowych przepisów znalazł się rozdział dotyczący monitorowania przewozu produktów leczniczych, środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego lub wyrobów medycznych, zagrożonych brakiem dostępności w Polsce. Co nowe re-

gulacje oznaczają w praktyce? Otóż każdy przedsiębiorca transportujący wymienione wyżej produkty będzie musiał zgłosić Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu (GIF) zamiar wywozu tych towarów z Polski lub ich zbycia podmiotowi prowadzącemu działalność poza naszym krajem. Wejście w życie nowych regulacji planuje się na czerwiec, zaś przedsiębiorcy w ciągu następnych 30 dni będą musieli przekazać GIF aktualne listy środków transportu wraz z ich numerami rejestracyjnymi, wykorzystywane w zakresie działalności objętej zezwoleniem. Zaniechania mogą przedsiębiorców sporo kosztować. Jeśli nie dojdzie do przedstawienia środka transportu wraz z towarem do wskazanego miejsca w określonym czasie, spowoduje to nałożenie na przewoźnika kary 20 tys. zł (powinno to zabezpieczyć wykonanie obowiązku zawiadomienia o dostarczeniu towaru). 100 tys. zł wyniesie kara za niedostarczenie środka transportu wraz z towarem do wskazanego miejsca w określonym czasie.

Dane:

Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie CEP
<http://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-osobowe-i-dostawcze/Grudzien-2017-r./Tabele-dot.-rejestracji-samochodow-osobowych-i-dostawczych-o-DMC-3-5t-XII-2017-r.>

Głównego Urzędu Statystycznego
<http://stat.gov.pl/statystyka-miedzynarodowa/porownania-miedzynarodowe/tablice-o-krajach-wedlug-tematow-transport-i-lacznosci>
Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Przewóz produktów spożywczych staje się jednym z większych wyzwań branży transportowej. Według danych Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wartość eksportu polskich produktów rolnych w trzech pierwszych kwartałach 2017 roku był o 12,3 proc. wyższa niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.