

LOGISTYKA

BEZPŁATNY NUMER SPECJALNY

■ www.logistyka.net.pl

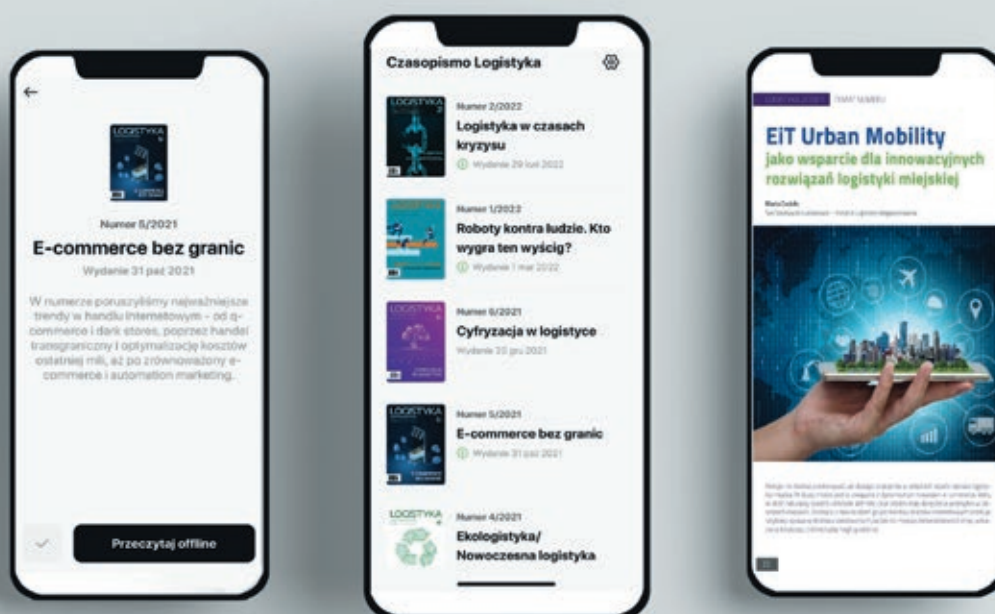


miesiące w logistyce

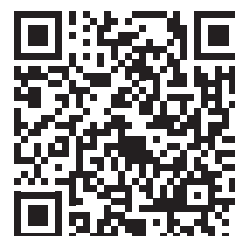
Eksperti o branży logistycznej w 2023 r.

CZASOPISMO LOGISTYKA W TWOJEJ KIESZENI!

- czytaj online i offline
- subskrypcja miesięczna i roczna
- powiadomienia o nowych wydaniach



**POBIERZ
W GOOGLE PLAY**



**POBIERZ
W APP STORE**





Szanowni Czytelnicy

To nie był łatwy rok dla branży logistycznej. Geopolityczna niestabilność, wysokie koszty prowadzenia biznesu, wzrost cen produktów i usług oraz niedobór pracowników odcisnęły wyraźne piętno na polskiej gospodarce. Niepewność jutra przełożyła się na ostrożniejsze inwestycje i powszechne poszukiwanie oszczędności.

A jednak wbrew wszelkim prognozom rok 2023 możemy uznać za niezwykle udany pod kątem liczby wdrożeń nowych technologii w transporcie, wzrostu poziomu automatyzacji czy popytu na powierzchnię magazynową. Firmy coraz chętniej szukają optymalizacji kosztów poprzez inwestycje w robotyzację, cyfryzację i alternatywne źródła energii, ale także coraz bardziej świadomie angażują się w działania prośrodowiskowe: nie tylko w celu zmniejszenia śladu węglowego i ograniczenia wykorzystania plastiku w procesie pakowania, ale także wprowadzając na rynek inteligentne opakowania zwrotne wielokrotnego użytku.

O wspomnianych trudnościach jak i spektakularnych sukcesach mówią eksperci, których zaprosiliśmy do współpracy przy niniejszym numerze specjalnym LOGISTYKI.

Inspirującej lektury!

Michał Koralewski



Drodzy Czytelnicy

Polska w rankingu największych gospodarek świata zajmuje 20 pozycję. Tak wysoka nota nie byłaby możliwa bez coraz większego wkładu logistyki do PKB, ale również tworzenia coraz bardziej atrakcyjnych miejsc pracy, zarówno na poziomie operacyjnym, jak i menedżerskim - i co ciekawe - z coraz większym udziałem kobiet na kluczowych dla firm stanowiskach.

Zamieszczone w wydaniu specjalnym wypowiedzi dwunastu ekspertów, reprezentujących szerokie spektrum logistyki, napawają optymizmem i wskazują na coraz lepszą kondycję branży TSL. Coraz większa konkurencyjność, rosnąca efektywność procesów, wysokie kwalifikacje i świadomość samorozwoju pracowników, to tylko niektóre wyróżniki naszych mocnych stron.

To, że rynek z roku na rok wzbudza coraz większe zainteresowanie globalnych graczy jest niezaprzeczalnym faktem. Jeżeli spojrzymy na logistykę z „lotu ptaka”, wówczas dostrzeżemy, że współpraca z liderami światowego rynku jest ogromną szansą pozyskania przez nas nowych rynków, a nie utratą tożsamości. Koniec końców na globalnym rynku liczą się wartościowe produkty i innowacyjne projekty, a właśnie takich jest w naszym kraju coraz więcej.

Tomasz Janiak

Wydawca

Sieć Badawcza Łukasiewicz –
Poznański Instytut Technologiczny
61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6

Dyrektor

dr hab. Arkadiusz Kawa

Redakcja czasopisma „Logistyka”

61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6
e-mail: redakcja@pit.lukasiewicz.gov.pl

www.logistyka.net.pl

Redaktor naczelny

Michał Koralewski
tel. 61 850 49 27

Redakcja

Tomasz Janiak

Reklama i kolportaż

Alicja Gołębiowska
tel. 887 871 194
e-mail: reklama@medialogistyka.pl

Ilustracje

Zdjęcia pochodzą z serwisu Depositphotos.

Współpraca merytoryczna

Marta Cudziło
Damian Kołata
Sylwii Tomaszewski

Projekt i skład

Joanna Szczepaniak Krasna studio

Druk

Drukarnia Drukma Sp. j.
ul. Płatynowa 19, 62-052 Komorniki
www.drukma.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam oraz zastrzega sobie prawo skracania i adiacji tekstów.

© Wszelkie prawa zastrzeżone.

Nakład: 500 egz.

spis TRE ŚCI



styczeń

- 6** Fuzje i przejęcia na rynku logistycznym
Grzegorz Lichocik
Polskie Towarzystwo Logistyczne

luty

- 7** Rekordowy popyt na powierzchnie magazynowe
Tomasz Mika
Head of Industrial Agency JLL

marzec

- 8** Rośnie udział kobiet w logistyce
Joanna Borkowska-Iwanek
Senior HR Director Central Europe, GXO

kwiecień

- 9** Infrastruktura ładowania pojazdów nie nadąży za popytem
Maciej Gis
Kierownik Biura Komunikacji PSPA

maj

10

Zainteresowanie opakowaniami
zwrótnymi wielokrotnego użytku

Arkadiusz Kawa

Dyrektor Łukasiewicz – Poznańskiego
Instytutu Technologicznego

14

Spektakularne wykorzystanie
nowoczesnych technologii na kolei

Sylwin Tomaszewski

Zastępca dyrektora ds. komercjalizacji
Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu
Technologicznego

czerwiec

11

Automaty paczkowe wciąż na topie

Łukasz Łukasiewicz

Operations Manager SwipBox Polska

lipiec

12

Sztuczna inteligencja zdobywa
logistykę

Kamil Zając

Specjalista ds. projektu w Polskim
Instytucie Transportu Drogowego

sierpień

13

Dynamiczny rozwój polskich
portów morskich

Sebastian Wróbel

Założyciel ETA.fm

październik

15

Ekologia w logistyce miejskiej
zyskuje na znaczeniu

Marta Cudziło

Zastępca Dyrektora Centrum Nowoczesnej
Mobilności, Łukasiewicz – Poznański
Instytut Technologiczny

listopad

16

Poważne problemy w transporcie
drogowym

Maciej Wroński

Prezes Związku Pracodawców Transport
i Logistyka Polska

grudzień

17

E-commerce impulsem rozwoju całej
branży logistycznej

Damian Kołata

Head of industrial & logistics PL/Head of
e-commerce CEE Cushman & Wakefield



Fuzje i przejęcia na rynku logistycznym



Grzegorz Lichocik
Polskie Towarzystwo
Logistyczne

Czym charakteryzują się przejęcia na rynku logistycznym?

Przejęcia mogą być bardziej lub mniej spektakularne. Mogą być wrogie, a tak się dzieje wtedy, kiedy akcje firmy (spółek publicznych) są ogólnie dostępne na rynku akcji (giełda) i są one na ogół następstwem formalnego odrzucenia oferty przez zarząd, ale mogą mieć one charakter pokojowy i wynikać z chęci zdyskontowania inwestycji w rozwój organizacji przez dotychczasowych właścicieli.

Oprócz wykupienia udziałów w drugiej spółce możliwe są również rozwiązania, które pozwalają na przejęcia udziałów w spółce kupującej, wtedy mówimy o łączeniu się przez przejęcie lub w przypadku tworzenia nowej spółki, na którą przechodzi majątek wszystkich łączących się spółek za udziały lub akcje nowej spółki (łączenie się przez zawiązanie nowej spółki). Z przejęciem udziałów w spółce kupującej mieliśmy do czynienia na naszym „podwórku” w branży logistycznej podczas przejmowania firmy Spedimex przez ID Logistics. W tym przypadku część firmy zbyto za gotówkę, a część za udziały w ID Logistics. Tym samym budowana przez 30 lat (od 1993 roku) rodzinna firma Spedimex stała się częścią międzynarodowego koncernu logistycznego ID Logistics. Spedimex oprócz działalności związanej z logistyką kontraktową (200 tys. m²) wniósł do ID sieć 15 terminali przeładunkowych, który tworzy zintegrowany system przewozów drobnicowych. Tworzenie sieci drobnicowej związane jest z ponoszeniem dużych inwestycji w utrzymanie działalności operacyjnej i rozwoju firmy w kilkunastu miejscach mniej więcej w tym samym czasie. Wielkość Polski pod względem

obszaru, a zarazem rozproszenia głównych ośrodków biznesowych, wymaga odtworzonej sieci posiadania minimum kilkunastu (ok. 14–15) oddziałów z odpowiednią infrastrukturą przeładunkową i technologiczną, w tym z systemem operacyjnym pozwalającym na zarządzanie przepływami towarów.

Jakie są konsekwencje przejęć w kontekście wzmocnienia pozycji rynkowej i ekspansji firm z branży TSL?

W wyniku przejęcia w lutym 2021 roku przez Geodis jednej z najstarszych polskich firm – Pekaes (działającej od 1958 roku), Geodis wszedł do czołówki operatorów logistycznych w Polsce. Ta globalnie działająca firma w 120 krajach postawiła sobie za cel wzmocnienie swojej pozycji na rynkach europejskich, w tym również w Polsce. Dzięki przejęciu Pekaes firma weszła w posiadanie nie tylko 21 terminali przeładunkowych, ale również siedmiu magazynów logistycznych oraz firmy Spedcont, specjalizującej się w obsłudze kontenerów morskich i posiadającej terminal intermodalny w Łodzi oraz dwa terminale kolejowe na polskiej granicy.

Na rynku polskim jest bardzo niewiele firm z branży TSL notowanych na giełdzie. Liczba ta spada, a nowych chętnych do pozyskiwania kapitału w ten sposób jest jak na lekarstwo. Tym samym wartość odnotowania jest wykup w maju 2023 roku. ponad 90% akcji firmy XBS Group (do której należy XBS Pro-Log) przez dwa fundusze GPEF oraz V4C zlokalizowane w Luksemburgu. XBS Group prowadzi obsługę magazynową w sześciu lokalizacjach o łącznej powierzchni 60 000 m² oraz zatrudnia około 250 osób. Obok Partner Logistic firma XBS Pro-Log jest jedną z nielicznych firm specjalizującą się w obsłudze towarów akcyzowych (obsługującą dynamicznie rozwijający się przemysł dystrybucji win i alkoholi). Na polskim rynku TSL w grupie o obrotach powyżej 50 mln euro możemy znaleźć około 60 firm z tego około 15% należy do rodzimego kapitału.

WYDARZENIE MIESIĄCA

W styczniu 2023 roku zakończył się proces integracji francuskiej firmy CEVA Logistics z inną francuską spółką o globalnym zasięgu – GEFCO, która po 74 latach działalności przestała istnieć. W ramach przejęcia CEVA Logistics ogłosiła utworzenie nowego obszaru usług, którym jest Finished Vehicle Logistics (FVL). Rozwój usług FVL został przekazany Emmanuelowi Cheremetinskiemu, który wcześniej pełnił funkcję



dyrektora operacyjnego GEFCO. Jako światowy lider produktu w zakresie logistyki pojazdów gotowych, Cheremetinski kieruje globalnym zespołem ok. 4 tys. pracowników. Oferta objął też te rozwiązania z zakresu FVL, które świadczone są regionalnie przez CEVA. Pozostała część działalności GEFCO, głównie w zakresie logistyki kontraktowej i transportu lądowego, została przyłączona do operacji już prowadzonych przez CEVA.

Rekordowy popyt na powierzchnie magazynowe



Tomasz Mika
Head of Industrial Agency JLL

Jak kształtował się popyt na powierzchnię magazynową w 2023 roku?

Mimo niepewnej sytuacji gospodarczo-ekonomicznej na świecie kondycja rynku magazynowego w Polsce utrzymuje się na relatywnie dobrym poziomie – pokazują to zarówno inwestycje zrealizowane na polskim rynku w mijającym roku, jak i dane dotyczące zainteresowania powierzchnią magazynową.

Już dzisiaj wiele wskazuje na to, że w 2023 roku popyt na magazyny przekroczy 4 mln m², co przewyższy rezultat z 2019 roku, który wówczas był rekordowy dla polskiego rynku. Największe transakcje najmu w mijającym roku dotyczyły firm z branży retail oraz operatorów logistycznych. Nie bez znaczenia dla potwierdzenia strategicznej lokalizacji Polski jako znakomitego miejsca do inwestowania była decyzja firmy Intel o realizacji flagowego projektu pod Wrocławiem. Takie wydarzenia przyciągają kolejnych inwestorów. Na rynku inwestycyjnym transakcją roku było nabycie 80% udziałów w firmie 7R przez skandynawski fundusz NREP, które miało miejsce w sierpniu br. Umowa ta nie tylko wzmocniła pozycję 7R, ale także zagwarantowała kapitał umożliwiający dalszy rozwój.

Czy lokalizacja i czynsze są nadal wyznacznikami aktywności deweloperów?

Obserwujemy stabilną aktywność deweloperów, na koniec trzeciego kwartału 2023 roku w budowie pozostawało 2,8 mln m². Większość projektów, w tym



znaczna część powierzchni budowanej spekulacyjnie, zasili największe rynki Wielkiej Piątki. To potwierdzenie, że w niepewnych czasach wybierane są sprawdzone i dojrzałe lokalizacje. Decyzje deweloperów o budowaniu spekulacyjnym mają odzwierciedlenie w rosnącym odsetku niewynajętych powierzchni, który na koniec września wyniósł aż 7,8% i może jeszcze wzrosnąć w czwartym kwartale. Dużo zależy od tempa oddawania do użytku nowych powierzchni i skuteczności deweloperów w wynajmowaniu powierzchni.

Rok 2022 przyniósł aż 22-proc. wzrost czynszów. W tym roku dynamika wzrostu spadła i powinna wynieść na koniec grudnia niecałe 10%. Rosnący wakat, a co za tym idzie, większa konkurencja między właścicielami magazynów, może spowodować zahamowanie wzrostu stawek czynszowych. Mimo zmian Polska pozostaje najbardziej atrakcyjnym czynszowo krajem w regionie, a duża liczba powierzchni dostępnych od ręki może przyciągnąć firmy mające problem ze znalezieniem dostępnych magazynów w takich krajach jak Niemcy czy Czechy.

RAPORT MIESIĄCA

Lutowy raport firmy Prologis informuje o rekordowym wzroście czynszów nieruchomości logistycznych. Globalne wzrosty czynszów w ujęciu nominalnym i realnym były najwyższe od 2007 roku, od kiedy dział badań Prologis rozpoczął ich monitorowanie. Na ich wysokość wpływ miały rosnące koszty budowy, wartość nieruchomości oraz niedobór atrakcyjnych gruntów



i piętrzące się bariery regulacyjne, które spowalniały powstawanie nowych nieruchomości w najlepszych lokalizacjach. W efekcie tych trudności czynsze w USA i Kanadzie wzrosły o 34%, a w Europie o 15%. Zauważa się także wzrost oczekiwań klientów, którzy poszukują powierzchni w lokalizacjach, w których budowa jest niemal niemożliwa.

Rośnie udział kobiet w logistyce



Joanna Borkowska-Iwanek
Senior HR Director Central Europe,
GXO

Jakie jest obecnie miejsce kobiet w logistyce, która stereotypowo postrzegana jest jako męskie środowisko pracy?

Słyszałam wiele historii dotyczących stereotypowego postrzegania logistyki, jako branży zdominowanej przez mężczyzn. **Donna Del Rosso**, nasza starsza wiceprezes ds. transformacji i planowania, powiedziała, że przez wiele lat na początku swojej kariery w różnych firmach logistycznych była jedyną kobietą zasiadającą w zarządzie. Ale to się zmienia. W GXO jest coraz więcej kobiet na stanowiskach kierowniczych, co wynika z naszego zaangażowania w promowanie różnorodności, integracji oraz rozwijania talentów wewnątrz firmy. Donna jest tego doskonałym przykładem, podobnie zresztą jak ja. Zarząd naszej firmy składa się w 50% z kobiet, czyli znacznie powyżej średniej wynoszącej mniej niż jedną trzecią dla firm z listy Fortune 500. Z kolei w Polsce kobiety stanowią 46% naszych pracowników.

Czy logistyka w Polsce jest otwarta na kierowniczą rolę kobiet?

W Polsce istnieje wiele przykładów kobiet sprawujących funkcje kierownicze: **Karolina Didyk**, która w tym roku awansowała na stanowisko dyrektorki projektów automatyzacyjnych w Europie. Na tym stanowisku jest odpowiedzialna za zarządzanie i wspieranie dużych

projektów automatyzacji i robotyzacji magazynów, pomagając w wyborze optymalnych rozwiązań technologicznych dla klientów GXO w całej Europie. Ostatnio przedłużyliśmy swoją 15-letnią współpracę z liderem branży urody i zdrowia, firmą Avon. Było to możliwe dzięki zaangażowaniu **Agnieszki Wałęki**, dyrektorki centrum w Garwolinie, które obsługuje największą fabrykę Avon w Europie i prowadzi dystrybucję produktów firmy do ponad 50 krajów w Europie, Afryce i Azji. Jest mi również niezmiernie miło poinformować, że w ubiegłym miesiącu ja również awansowałam na stanowisko Senior HR Director Central Europe. W tej roli będę nadal działać na rzecz zwiększania atrakcyjności pracy w GXO, dążąc do tworzenia przyjaznego środowiska pracy poprzez pielęgnowanie kultury szacunku, różnorodności, integracji i przynależności.

Kobiety w naszej firmie wyznaczają nowe standardy wybitnych osiągnięć w branży logistycznej, czego dowodem są zdobyte przez nie wyróżnienia: we wrześniu Food Logistics i Supply & Demand Chain Executive uhonorowały Karolinę Didyk nagrodą „Women in Supply Chain” za jej osiągnięcia, mentoring i przywództwo, które „stanowią fundament dla kobiet na wszystkich poziomach sieci łańcucha dostaw firmy”. Z kolei na początku tego roku wspólnie z Maureen Findley, zdobyłyśmy prestiżowy tytuł „Pros to Know” za nasze osiągnięcia w logistyce.

Niezależnie od pełnionych stanowisk, kobiety w GXO wnoszą niezwykły wkład w rozwój branży logistycznej. Wspieramy biznesy naszych klientów, wdrażamy innowacyjne technologie, projektujemy zaawansowane operacje, kierujemy różnorodnymi zespołami HR i pomagamy w osiągnięciu celów ESG.

RAPORT MIESIĄCA

47% pracowników branży logistycznej stanowią kobiety – wynika z badania Przyjazny Pracodawca TSL, autorstwa Pracujwlogistyce.pl i TransLogistica Poland. Najmniej kobiet pracuje w transporcie drogowym – około 18%, a najwięcej w usługach stricte logistycznych, w niektórych firmach nawet powyżej 60%. Jeżeli chodzi o liczbę kobiet na stanowiskach przywódczych, odsetek pań zajmujących takie stanowiska nie przekracza 20%. Za główne bariery, najbardziej ograniczające szanse kobiet na awans



na stanowiska menedżerskie, respondentki badania Forum Kobiet w Logistyce uznały: brak pewności siebie i brak wiary w wygraną – 62%, obowiązki związane z życiem prywatnym, np. wychowywanie dzieci – 51% i brak uznania kompetencji kobiet za równe kompetencjom mężczyźni – 41%. 42% ogółu biorących udział w badaniu dostrzega bariery w samej organizacji ich miejsc pracy, np. w ogólnej polityce zarządzania zasobami ludzkimi albo z powodu braku wsparcia w wewnętrznych procesach rekrutacyjnych.

Infrastruktura ładowania pojazdów nie nadąża za popytem



Maciej Gis

Kierownik Biura Komunikacji PSPA

Jakie warunki są potrzebne do spełnienia, aby polska infrastruktura ładowania pojazdów nadążyła za popytem?

Park samochodów z napędem elektrycznym w Polsce rozwija się zdecydowanie szybciej, niż następuje rozbudowa infrastruktury ładowania. Jeszcze w 2019 roku na jeden punkt ładowania w Polsce przypadało mniej niż pięć BEV i PHEV. Obecnie ta liczba wzrosła do ok. 14. Mimo starań i inwestycji ze strony operatorów tempo wzrostu liczby nowych ładowarek wciąż jest zbyt wolne. To konsekwencja niedoskonałego prawa oraz licznych barier natury systemowej. Aby odwrócić ten trend, konieczne jest m.in. zdecydowane usprawnienie procedur przyłączeniowych, zdefiniowanie precyzyjnych standardów budowy przyłączy przez OSD, wprowadzenie adresowanych do OSD zachęt motywujących do rozbudowy sieci energetycznych, czy też optymalizacja programów dofinansowania ze środków publicznych.

Jak wygląda rozwój elektromobilności w Polsce na tle Unii Europejskiej?

Do liderów mamy do nadrobienia bardzo duży dystans. W październiku udział BEV w sprzedaży nowych samochodów osobowych na polskim rynku wyniósł zaledwie 3,4%. Tymczasem średnia unijna to ponad 14%.



W liczącej niecałe 6 mln mieszkańców Danii w tym roku zarejestrowano do tej pory mniej więcej tyle takich pojazdów (ok. 46 tys.), ile liczy cała ich flota w Polsce.

Jak wygląda rozwój elektromobilności w Polsce na tle Unii Europejskiej?

Sektor elektromobilności to zdecydowanie kierunek przyszłości. Poza walorami środowiskowymi i klimatycznymi, czyli znacznie mniejszymi emisjami pojazdów elektrycznych w odniesieniu do wariantów spalinowych, istotne są również walory gospodarcze. Do 2050 roku suma globalnych inwestycji w sektorze elektromobilności ma wynieść 53 bln dolarów – to wartość niemal 80 razy wyższa od polskiego PKB w 2021 roku. Na podstawie prognoz PSPA skorzystanie z tej sytuacji oraz stworzenie warunków umożliwiających przyciągnięcie jak największej liczby inwestycji do kraju może przełożyć się na osiągnięcie 5% udziału elektromobilności w PKB Polski.

RAPORT MIESIĄCA

Do 2030 roku sprzedaż samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce wzrośnie ponad dziesięciokrotnie – wynika z kwietniowego raportu „Polish EV Outlook”, opracowanego przez PSPA. Elektromobilność w Polsce nadal koncentruje się przede wszystkim w największych ośrodkach miejskich. Najwięcej samochodów całkowicie elektrycznych – prawie 22% całej polskiej floty – zarejestrowano w Warszawie. Stolica odpowiada również za ponad 21% nowych rejestracji



BEV w Polsce. Około 26% polskiego parku samochodów całkowicie elektrycznych zarejestrowano w miastach liczących od 300 tys. do 1 mln mieszkańców – w Krakowie, Łodzi, Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku, Szczecinie, Bydgoszczy i Lublinie. Flota w mniejszych ośrodkach miejskich, o liczbie mieszkańców od 150 tys. do 300 tys., stanowi 12% łącznej liczby BEV w Polsce. Natomiast udział miast, których liczba mieszkańców wynosi od 50 do 150 tys. osób, wynosi ok. 5%.

Zainteresowanie opakowaniami zwrotnymi wielokrotnego użytku



Arkadiusz Kawa
Dyrektor Łukasiewicz –
Poznańskiego Instytutu
Technologicznego

Czy logistyka zwrotów może być „zielona”?

Zwroty konsumenckie wiążą się z dodatkowymi czynnościami, a tym samym kosztami i wpływem na środowisko naturalne. Chodzi przede wszystkim o transport oraz opakowania, ale także operacje związane z przywróceniem produktów do sprzedaży lub ich wycofaniem. Zwroty są więc niechcianym procesem. Można jednak próbować je ograniczać. Jest to możliwe dzięki dobrej jakości zdjęć produktów, szczegółowym opisom czy opiniom. Zwroty mogą być bardziej „zielone” dzięki stosowaniu opakowań zwrotnych i wykorzystaniu OOH jako metody nadeń przesyłek, a więc punktów odbioru i automatów paczkowych.

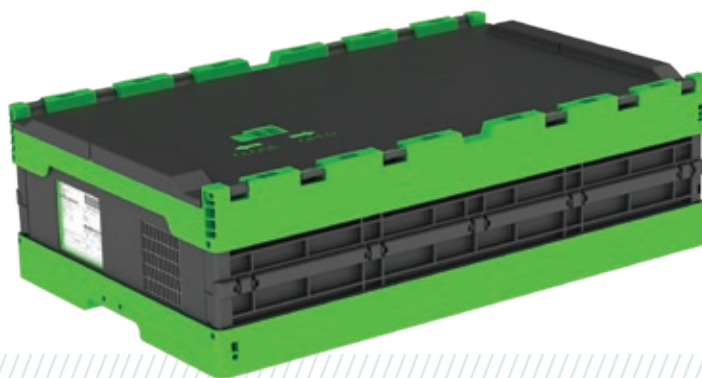
Odnowianie, naprawa i ponowne wykorzystanie produktów to jeden z procesów, pozwalających na obniżenie kosztów i zwiększenie przychodów. Jak ten trend rozwija się w Polsce?

To trend, który dopiero rozwija się w naszym kraju, natomiast świadomość społeczna w zakresie zrównoważonego rozwoju jest stosunkowo niewielka. Niestety, zdarza się, że z powodów finansowych oraz wygody rezygnujemy z działań ekologicznych i społecznych. Na szczęście młodsze pokolenia zwracają na to coraz większą uwagę. Świadczy o tym między

innymi coraz większa popularność portali z używanymi przedmiotami. Wraca też trend związany z naprawą obuwia, którą przed laty zajmowali się szewcy. Przykładem jest woshwash, który zajmuje się cyrkularnością obuwia, a więc czyszczeniem, naprawą i renowacją. Wydaje się, że takich inicjatyw z każdym rokiem będzie coraz więcej.

Jak wprowadzić opakowania zwrotne wielokrotnego użytku, aby ludzie chcieli z nich korzystać?

Jak wspominałem, klienci są wygodni i niezbyt często decydują się na rozwiązania ekologiczne. W związku z tym opakowanie zwrotne wielokrotnego użytku powinno być proste w obsłudze i nie wiązać się z żadnymi kosztami. Dodatkowo należy zmobilizować klienta do szybkiego zwrotu takich opakowań. Można to zrobić przez programy lojalnościowe, np. nagradzając klienta za zwrot opakowania w określonym czasie.



WYDARZENIE MIESIĄCA

Zaprezentowano pierwsze w Polsce inteligentne opakowanie wielorazowego użytku – ePack, które w pełni zabezpiecza towar, usprawnia dostawę, chroni środowisko, a co najważniejsze – cały czas monitoruje stan i położenie przesyłki. Rozwiązanie, przedstawione przez Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, ma być odpowiedzią na potrzeby e-commerce, w tym na wzrost cen papieru oraz potrzebę zmniejszenia śladu węglowego. Tym, co



odróżnia e-Pack od innych opakowań wielokrotnego użytku, jest brak anonimowości w łańcuchu dostaw. Rozwiązanie wyposażono m.in. w elektroniczną etykietę na bazie e-papieru, panel fotowoltaiczny oraz sensory, które monitorują stan przesyłki (akcelerometr, czujniki wilgotności i temperatury). Twórcy szukają teraz firm zainteresowanych wejściem w spółkę, która zostałaby operatorem tego systemu. Na początku na rynek ma trafić ok. 50 tys. e-Packów.

Automaty paczkowe wciąż na topie



Łukasz Łukasiewicz
Operations Manager
SwipBox Polska

Jak automaty paczkowe wpłynęły na branżę e-commerce?

Automaty paczkowe w ostatnich latach stały się kluczowym ogniwem w sektorze przesyłek oraz e-commerce. Umożliwiają one komfortowe odbiory i nadawanie towarów w cyklu całodobowym, siedem dni w tygodniu. Jak wynika z raportu Colliers, w Polsce znajduje się najwięcej urządzeń na świecie w przeliczeniu na 100 tysięcy mieszkańców.

Jaki jest pomysł na rozwój automatów paczkowych, co mogą jeszcze zaoferować w przyszłości?

Jeszcze pod koniec 2021 roku w naszym kraju było około 18 tysięcy automatów. Zgodnie z prognoząmi, w ubiegłym roku przybyło siedem tysięcy nowych urządzeń. Badanie Colliers wykazało, że aż 97% spośród ankietowanych korzysta z automatów paczkowych. 85% robi to natomiast często i regularnie. Korzystanie z urządzeń do odbioru przesyłek wpisuje się w zielone, ekologiczne trendy. Wystarczy wspomnieć o ograniczeniu śladu węglowego, a także redukcji zużycia paliwa poprzez dostarczenie wielu towarów w jedno miejsce. Automaty do odbioru przesyłek kurierskich to już nie tylko bezpieczny czy wygodny, ale przede wszystkim ekologiczny sposób odbioru zakupów



online. Bezdotykowe urządzenia, intuicyjne w konfiguracji, które nie wymagają podłączenia do prądu i są obsługiwane za pomocą dedykowanej aplikacji, stanowią przyszłość całego rynku, wpisując się jednocześnie w zielone trendy.

Jak wygląda rozwój i dostęp do automatów paczkowych w Europie i na świecie?

Coraz większa ekologiczna świadomość przynosi innowacyjne koncepty, które już wkrótce będą dostępne na naszym rynku. Automaty paczkowe mogą być zasilane energią z odnawialnych źródeł czy posiadać czujniki jakości powietrza. Urządzenia można również pokryć zieloną ścianą z roślin. Dostawy do punktów odbioru stanowią już prawie 40% wszystkich realizowanych przesyłek. Zgodnie z analizami Dataplace.ai do 2024 roku liczba ta ma wyrównać się z udziałem na rynku dostaw do miejsca zamieszkania. Prawie 15,7 mln Polaków ma więcej niż dziesięć minut pieszo do najbliższego automatu. W naszym kraju nadal jest duża przestrzeń do rozwoju sieci urządzeń. Wiodącym wyzwaniem będzie natomiast znalezienie optymalnych lokalizacji.

RAPORT MIESIĄCA

Raport o stanie rynku pocztowego, tworzony przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, wskazuje kierunek, w którym branża pocztowa zmierza od wielu lat: rynek przesyłek listowych kurczy się na rzecz dynamicznego wzrostu przesyłek kurierskich. Wolumen przesyłek kurierskich zwiększył się o ponad 15% zrównując się niemalże z liczbą wysłanych przesyłek listowych, która zmniejszyła się o 8,2%. Spadła również liczba przesyłek reklamowych, których wolumen w 2022 roku wyniósł 103 mln sztuk. Wartość przychodów całego rynku pocztowego wzrosła w zeszłym roku o 11,4 %



i wyniosła 14,3 mld zł. Kluczowy segment rynku to przesyłki kurierskie, których łączna wartość przychodów to 9,59 mld zł. Przesyłki listowe przyniosły zaś przychody na poziomie 3,54 mld zł. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w Polsce dużą popularnością cieszą się dostawy poza miejsce zamieszkania adresata (dostawy OOH) realizowane przez sieci punktów nadania i odbioru, w tym do kilkudziesięciu tysięcy samoobsługowych automatów paczkowych (ok. 21 tys. paczkomatów InPost, 5 tys. automatów DPD, 4 tys. urządzeń Orlen Paczka, 3,2 tys. automatów One Box od Allegro – stan na listopad 2023).

Sztuczna inteligencja zdobywa logistykę



Kamil Zając

Specjalista ds. projektu w Polskim Instytucie Transportu Drogowego

Sztuczna inteligencja to zagrożenie czy szansa dla logistyki?

Zdecydowanie jest to szansa dla logistyki. AI pozwoli na optymalizację i przyspieszenie procesów, a tym samym na zwiększenie efektywności firm. W dobie rosnących kosztów szukanie oszczędności jest jednym z elementów strategii konkurencyjności. Wykorzystanie sztucznej inteligencji to docelowo większa specjalizacja personelu i odciążenie go od rutynowych czynności. Dzięki temu będzie on mógł się skupić na weryfikacji danych i zarządzaniu nimi. Firmy, które nie dołączą do wyścigu o AI, mogą zostać w tyle za konkurencją.

Jakie jest miejsce sztucznej inteligencji w obecnej logistyce?

Na ten moment coraz więcej firm zaczyna stosować AI podczas pierwszego kontaktu z klientami. Pozwala ona na weryfikację wiarygodności kontrahentów i zdobycie o nich podstawowej wiedzy. Może także generować oferty w różnych językach. Kolejnym zastosowaniem jest zautomatyzowany proces wycen, np. frachtów, na podstawie danych z giełd transportowych. Do tego dochodzi wsparcie decyzyjne w planowaniu tras, dzięki

zebraniu informacji o wyłączeniach drogowych, alertach pogodowych, świętach urzędowych. AI może także z powodzeniem zarządzać powierzchniami magazynowymi, planując ich wypełnienie w czasie lub nawet sterować autonomicznymi urządzeniami, pracującymi wewnątrz.

Jak ustrzec się błędów przy używaniu sztucznej inteligencji w logistyce?

Dwa czynniki wysuwają się na pierwszy plan. Właściwe zabezpieczenie danych. Zaleca się korzystanie ze sprawdzonych rozwiązań chmurowych, o co najmniej dwuetapowej procedurze weryfikacji. Ma to na celu ustrzeżenie się przed wyciekiem wrażliwych informacji do konkurencji albo wrogim atakom. Kolejnym wyzwaniem jest zasilanie algorytmów tylko prawdziwymi danymi. AI korzysta wyłącznie z dostępnych źródeł, wewnętrznych lub sieciowych. Na ich podstawie następuje uczenie maszynowe. Z fałszywych przesłanek nie da się wyprowadzić poprawnych wniosków. Zespole nie jej z własnymi bazami, czujnikami czy posiadanym oprogramowaniem, co do wiarygodności których firma ma pewność, pozwoli na wyprowadzenie wartościowych prognoz.

RAPORT MIESIĄCA

Według analiz Think Tanku Parlamentu Europejskiego wdrożenie sztucznej inteligencji w gospodarce może znacząco przyczynić się do wzrostu wydajności od 11% do nawet 37% w 2035 roku. Co więcej, zaawansowane systemy sztucznej inteligencji mają potencjał do globalnej redukcji emisji gazów cieplarnianych od ok. 1,5% do 4% do roku 2030. Przyjęcie technologii sztucznej inteligencji może jednak mocno wpłynąć na rynek pracy. Szacuje się, że aż 14 proc. miejsc pracy w krajach należących do OECD



może zostać w dużej mierze zautomatyzowanych, co oznacza potencjalną utratę tych stanowisk. Jak wynika z lipcowego raportu PITD „Czy Chat GPT zmieni transport?”, już dzisiaj wiele firm z branży TSL wykorzystuje sztuczną inteligencję do planowania tras przejazdu, do obsługi klientów czy sprawdzania opinii klientów w Internecie. Dzięki zastosowaniu sztucznej inteligencji i chatbota oparte na GPT możliwe jest stworzenie i ulepszenie wewnętrznych procedur w firmie. Poprzez analizę danych AI może pomóc w identyfikowaniu słabych punktów w procesach, które wymagają poprawy.

Dynamiczny rozwój polskich portów morskich



Sebastian Wróbel
Założyciel ETA.fm

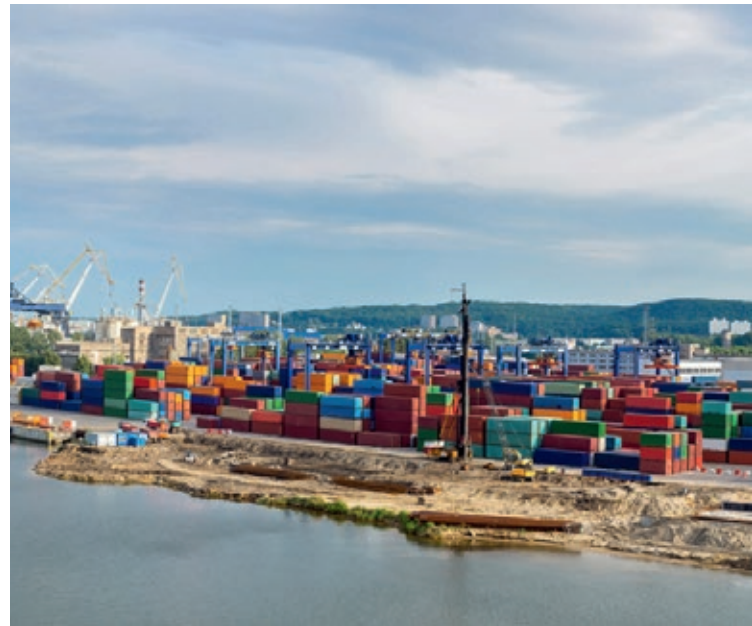
Co wyróżnia polskie porty morskie na tle innych portów bałtyckich?

Od wielu lat polskie porty morskie kontynuują trend wzrostowy w zakresie ogólnego obrotu ładunkowego. Wzrosty te obejmują różne kategorie ładunków, od towarów masowych po konteneryzowane. W większości głównych grup ładunkowych polskie porty są jednymi z największych na Morzu Bałtyckim.

Terminal Baltic Hub, mieszczący się w porcie w Gdańsku, jest niekwestionowanym liderem Bałtyckich terminali kontenerowych, a w dwóch ubiegłych latach z sukcesem przejmował również ładunki z i do krajów sąsiednich, takich jak Czechy i Słowacja. To, co przyciąga uwagę, a co nie miało precedensu, to również obsługa ładunków niemieckich, która miała miejsce podczas strajków w portach w Hamburgu i Bremerhaven.

Baltic Hub, od czasu rozpoczęcia obsługi największych kontenerowców świata w 2010 roku, nieustannie się rozwija. Dzisiaj trwa budowa trzeciego nabrzeża głębokowodnego, które zwiększy możliwości obsługi o kolejne 1,5M TEU, łącznie do 4,5M TEU.

Pomimo dużo słabszego obrazu europejskiej gospodarki w obecnym roku wszystko wskazuje na to, że zeszłoroczny rekord terminala zostanie pobity i znacznie przekroczy 2M TEU obsłużonych ładunków. Wpływ na to mają również ładunki związane z rynkiem ukraińskim, które z powodu rosyjskiej agresji nie mogą być obsługiwane przez Odessę na Morzu Czarnym.



Czy na bałtyckiej mapie portów wyróżnia się tylko Gdańsk?

Gdańsk to niejeden port, który dynamicznie się rozwija. Port Gdynia obecnie przeprowadza kluczowy projekt inwestycyjny, który obejmuje pogłębienie wewnętrznych basenów portowych oraz modernizację i pogłębienie nabrzeży. Realizowane przez Zarząd Portu i Urząd Morski przedsięwzięcie przyczyni się do umożliwienia statkom Baltimax, będącym największymi jednostkami mogącymi pokonać Cieśninę Duńskie, zawinięcie do portu w Gdyni. Podobnie jak port w Gdyni, również zespół portów Szczecin-Świnoujście planuje budowę portu zewnętrznego.

Port Gdynia dysponuje już decyzją środowiskową oraz badaniami podmorski terenu, wojewoda wydał również decyzję dotyczącą lokalizacji. W Świnoujściu właśnie podpisano umowę dzierżawy terenu z JV Katarsko-Belgijskim. Obydwa porty mają być gotowe do obsługi kontenerowców na przełomie lat 2027 / 2028.

WYDARZENIE MIESIĄCA

Port Gdańsk wskoczył na 8. miejsce w rankingu portów europejskich, wyprzedzając takie portowe tuzy jak Marsylia, Barcelona, Konstanca czy Walencja. Na fali wzrostów w gdańskim porcie są surowce energetyczne. Przeładunki paliw płynnych sięgnęły 18,3 mln ton (wzrost o 59%), węgla – 8,4 mln ton (o 117% więcej). Drobnica zanotowała 6-proc. spadek, osiągając wynik na poziomie



11 mln ton. W ciągu sześciu miesięcy przez Port Gdańsk wyeksportowano ok. 1,4 mln ton zboża (zwłaszcza kukurydzy), co stanowi wzrost o 52% w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego. Widoczny jest spory wzrost przeładunków w porcie wewnętrznym – aż o 66,7%. To zasługa m.in. inwestycji poczynionych w tej części portu, dzięki którym możliwe są zawinięcia większych statków.

Spektakularne wykorzystanie nowoczesnych technologii na kolei



Sylwina Tomaszewski
Zastępca dyrektora
ds. komercjalizacji
Łukasiewicz – Poznańskiego
Instytutu Technologicznego

Jakie wydarzenie mijającego roku można uznać za najbardziej spektakularne w obszarze kolei?

Tegoroczne targi TRAKO, które we wrześniu odbyły się w Gdańsku, były niezwykle udane. Pokazały, w którym kierunku zmierza branża kolejowa w Polsce i na świecie oraz czym w następnych latach będziemy podróżować i jak przewozić towary.

Kolej jest uważana za ekologiczny środek transportu, wręcz przeciwstawiany samochodom czy samolotom, nie oznacza to jednak, że zeroemisyjny. Producenci taboru od lat poszukują rozwiązań, które będą jeszcze lepsze dla środowiska. Obiecujący jest wodór. Na TRAKO bydgoska PESA zaprezentowała pierwszą lokomotywę wodorową, która została dopuszczona do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. To lokomotywa manewrowa, stanowiąca pierwszy etap wdrażania technologii wodorowych w napędach pojazdów szynowych. PESA zapowiada, że prototyp pojazdu pasażerskiego na wodór ma być gotowy w 2025 roku, na co całe środowisko kolejowe czeka z niecierpliwością. Przy okazji wspomnę tylko, że Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny w tym roku otrzymał akredytację na badanie pojazdów z napędem wodorowym. Jesteśmy jedyną jednostką w kraju, która przeprowadza te badania.

Lokomotywa wodorowa poprowadziła już – pokazowo – skład pasażerski.

Jakie technologie zaprezentowane w tym roku warto obserwować w przyszłych latach?

Na tory wyjechał też – choć nie jest to zbyt precyzyjne określenie – pierwszy pociąg magnetyczny. MagRail polskiej firmy Nevomo dosłownie unosi się nad torami, co pozwala wykorzystać istniejącą infrastrukturę. To pierwsze takie rozwiązanie na świecie, bardzo obiecujące, bo oznacza niższe koszty wdrożenia. MagRail nie potrzebuje lokomotywy, dzięki czemu pociąg o takiej samej długości może zabrać na pokład więcej pasażerów. Nevomo chce, by jego pojazdy mogły jeździć z podwójną średnią prędkością w porównaniu do kolei konwencjonalnej. Podczas przeprowadzonych w tym roku testów na specjalnie zbudowanym ponad 720-metrowym odcinku toru, MagRail osiągnął prędkość 135 km/h, cały czas utrzymując przy tym pełną stabilność. Prędkość 100 km/h osiągnął w 11 sekund, a lewitować zaczął przy prędkości ok. 70 km/h.

Opisałem dwa rozwiązania, ale przecież u bram stoi sztuczna inteligencja, która może w najbliższych latach znacząco wpłynąć na rozwój kolei oraz zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pasażerów. Wspomnę jeszcze, że to był też dobry rok dla producentów taboru, tak więc myślę, że branża optymistycznie wejdzie w rok 2024.

WYDARZENIE MIESIĄCA

5 września polska firma Nevomo zaprezentowała przełomową technologię lewitacji pociągów MagRail. Technologia ta może wykorzystywać tradycyjne tory kolejowe, dzięki czemu ma istotną przewagę nad technologią Maglev, która wymaga indywidualnych, specjalnych linii. W rzeczywistości wystarczy w niewielkim stopniu zmodernizować istniejące linie kolejowe, które nie stracą możliwości poruszania



się po nich tradycyjnych składów. Koszt modernizacji jest kilkukrotnie niższy niż budowa nowych linii magnetycznych. Pokaz technologii lewitacji został z sukcesem zaprezentowany w Brukseli, a testy te potwierdziły praktyczną skuteczność lewitacji oraz udowodniły, że pojazdy mogą poruszać się w ten sposób stabilnie po torach, zwłaszcza że docelowo pociąg nie będzie potrzebował tradycyjnej lokomotywy.

Ekologia w logistyce miejskiej zyskuje na znaczeniu



Marta Cudziło

Zastępca dyrektora Centrum Nowoczesnej Mobilności, Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny

Jakie są aktualnie największe wyzwania logistyki miejskiej?

Przestrzenie miejskie wypełnione są budynkami, drogami, pojazdami. Otacza nas nieustanny ruch ludzi, aut osobowych, dostawczych, rowerów, autobusów, tramwajów. Ta mnogość form i wszechobecny ruch generowane są w dużej mierze za sprawą procesów logistycznych, które realizowane są w miastach. Odbiorcy zamieszkujący centra miast oczekują terminowej i sprawnej realizacji dostaw, jednak skalę wyzwań dla logistyki miejskiej podbijają wymagania związane z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Logistyka miejska oprócz zapewnienia wysokiej jakości i relatywnie niskiego kosztu dostaw, musi również wykazywać poszanowanie dla środowiska oraz dobrostanu mieszkańców. Sprostanie temu wyzwaniu wymaga współpracy władz miasta z operatorami logistycznymi, współpracy poszczególnych operatorów oraz zastosowania zaawansowanych rozwiązań organizacyjnych i technologicznych.

Czy mikrohuby i rowery cargo są przyszłością dostaw w ramach „ostatniej mili”?

Mieszkańcy miast to jednocześnie odbiorcy dostaw e-commerce. Dodatkowo w ścisłych centrach miast mamy sklepy, hotele i inne punkty, które wymagają regularnego zatowarowania, ale także nadają przesyłki dla mieszkańców, np. z jedzeniem. Dostaw w mieście jest coraz więcej. W związku z tym po miastach krąży

bardzo duża liczba pojazdów, często jeszcze spalinywych, które generują duży ruch i spore zanieczyszczenie środowiska. Zdarza się również, że widzimy „dostawczaki” parkujące na chodnikach i pasach zieleni czy też blokujące ruch pieszych. Rozwiązaniem tego problemu, nie powodującym jednocześnie ryzyka obniżenia terminowości i efektywności dostaw, jest zastosowanie na terenie miast mikrohubów przeładunkowych i rowerów cargo. Zalety tego rozwiązania pozwalają twierdzić, że będzie ono powszechnie stosowane w polskich miastach. Zarówno pozytywne cechy, jak i ewentualne bariery wdrożenia tego rozwiązania ostatniej mili, zbadamy w Łukasiewicz – PIT w ramach projektu GRETA, realizując pilotaż w Poznaniu.

Czy jesteśmy w Polsce gotowi na wprowadzanie „zielonych” stref zeroemisyjnych dostaw?

Jeśli nawet dziś nie jesteśmy w Polsce gotowi na wprowadzanie „zielonych” stref zeroemisyjnych dostaw to zdecydowanie widać działania władz miast, operatorów logistycznych i firm IT, które tę gotowość próbują osiągnąć. Mówię tutaj o coraz szerszej skali stosowania elektrycznych aut dostawczych, rowerów towarowych, a nawet autonomicznych pojazdów dostarczających jedzenie. Realizowane są również akcje społeczne, które przekonują mieszkańców do wyboru niskoemisyjnych form dostaw. Kluczowym czynnikiem sukcesu w dążeniu do zrównoważonego rozwoju logistyki miejskiej jest właśnie wysoka świadomość odbiorców, a także współpraca miast i podmiotów biznesowych, która zapewni optymalizację przepływu towarów w przestrzeniach miejskich przy jednoczesnym zaspokajaniu rosnących potrzeb klientów.

WYDARZENIE MIESIĄCA

Oficjalnie potwierdzono prace nad pierwszym w Polsce miejskim mikrohubem przeładunkowym.

Przełomowy projekt, realizowany przez Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, Urząd Miasta Poznania i wspierany przez firmę GLS Poland, która będzie obsługiwała paczki z mikrohubu w ramach pilotażu, ma zrewolucjonizować transport ostatniej mili w zatłoczonych metropoliach. Mikrohub ma mieć postać



niedużego punktu do przeładunku paczek i ma być zlokalizowany w centrum miasta. Kurierzy będą mogli podjeżdżać do niego samochodami dostawczymi, by rozładować przesyłki. Następnie paczki trafią na rowery kurierskie i będą rozwożone do odbiorców w centrum miasta. W dalszej perspektywie jest również możliwe rozwinięcie jego funkcjonalności i stworzenie w nim także punktu PUDO, z którego będzie można osobiście nadawać lub odbierać przesyłki.

Poważne problemy w transporcie drogowym



Maciej Wroński
Prezes Związku Pracodawców
Transport i Logistyka Polska

Jakie są obecnie największe wyzwania dla branży transportu drogowego?

Do największych wyzwań stojących przed transportem drogowym należą dziś: schłodzenie unijnej gospodarki, a co za tym idzie – zmniejszenie popytu na usługi transportowe, wzrost stawek myta w państwach, w których świadczą usługi polscy przewoźnicy, nieuczciwa konkurencja psująca rynek transportowy, nadmierne regulacje prawne stwarzające bariery dla rozwoju branży oraz duże obciążenia podatkowe i wysokie składki na ubezpieczenia społeczne, a także wymuszana przez regulacje prawne oraz oczekiwania klientów konieczność stopniowej wymiany tradycyjnych pojazdów na zeroemisyjne środki transportu.

Truckerzy coraz częściej narzekają na stres, frustrację, brak kluczowych informacji i poczucie zaniedbania przez pracodawców. Sukcesywnie zwiększa się liczba osób rozważających zmianę zawodu. Do tego dochodzą problemy związane z dużą rotacją pracowników i przechodzeniem kierowców na emeryturę: z pół miliona kierowców zawodowych jeżdżących po naszym kraju jedna trzecia zbliża się do wieku emerytalnego, a nie widać perspektywy na nową kadrę. Czego dzisiaj potrzebują kierowcy?

Stałym od kilku lat wyzwaniem jest brak kierowców. Przyczyny tego stanu należy upatrywać w niskiej atrakcyjności zawodu dla potencjalnych pracowników, a w szczególności dla młodzieży, ale też w porzucaniu

zawodu kierowcy przez dotychczasowych pracowników. Zawód kierowcy cechuje też znaczna rotacja zatrudnienia. To ostatnie zjawisko jest często związane ze złymi relacjami między pracownikami a kadrą zarządzającą oraz z brakiem odpowiedniego poziomu wrażliwości na problemy i potrzeby pracowników.

Wśród najpoważniejszych problemów wskazywanych przez kierowców, są – obok złych relacji międzyludzkich – złe warunki panujące na parkingach (dotyczy to w szczególności warunków sanitarnych), na których kierowcy odbierają przerwy i okresy odpoczynku. Takie same uwagi dotyczą miejsc załadunku i rozładunku, gdzie na dodatek dochodzi często do wielogodzinnego oczekiwania w kabinie na możliwość wykonania tych operacji.

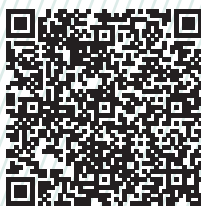
Jakie zmiany czekają branżę transportową w najbliższej przyszłości?

Jakie najważniejsze trendy będą kształtowały polski transport w 2024 roku?

Odpowiedzią na wyzwania stojące przed branżą transportu drogowego może być jedynie poprawa efektywności działania przedsiębiorstw transportowych, w tym próba zmniejszenia kosztów. A to znacznie łatwiej osiągnąć w większych przedsiębiorstwach. Wspiera to proces koncentracji (konsolidacji) rynku. Coraz większe znaczenie będą miały: wspomaganie procesów zarządczych narzędziami cyfrowymi (telematyka, sztuczna inteligencja, integracja systemów firmy z systemami klientów, platformizacja etc.), zatrudnianie zagranicznych kierowców z innych kontynentów oraz stopniowa wymiana taboru na zeroemisyjne lub neutralne klimatycznie pojazdy.

RAPORT MIESIĄCA

Przewozy drogowe w Europie padły ofiarą spowolnienia gospodarczego, inflacji, spadków w handlu, kiepskich nastrojów w przemyśle oraz negatywnych skutków wojny na Ukrainie. W czwartym kwartale bieżącego roku stało się już jasne, że dla drogowych przewozów towarowych w Europie to nie będzie dobry rok. Prognozy Transport Intelligence wskazują realny wzrost wartości



sektora na Starym Kontynencie na poziomie zaledwie 1,4%, co jest wynikiem znacznie gorszym od zeszłorocznego, który oscylował w okolicach 3,5%. Eksperti obawiają się, że w końcowym rozrachunku ten wynik może być jeszcze niższy ze względu na to, że wiele światowych instytucji obniżyło swoje przewidywania dotyczące wzrostu PKB i handlu, z którymi powiązana jest kondycja transportu.

E-commerce impulsem rozwoju całej branży logistycznej



Damian Kołata

Head of industrial & logistics PL/

Head of e-commerce CEE

Cushman & Wakefield

Prognozowanie jest trudne, szczególnie, jeśli dotyczy przyszłości – miał powiedzieć kiedyś Niels Bohr i trudno się z nim nie zgodzić. Gdybyśmy cztery lata temu, a więc w grudniu 2019 roku mieli wskazać kierunki rozwoju logistyki, w żadnym wypadku nie moglibyśmy przewidzieć, że kilka miesięcy później e-commerce w USA osiągnie pułap przewidywany wcześniej w okresie 120 miesięcy, a w Polsce prezes największego internetowego sklepu e-grocery ogłaszać będzie, że w szczytowym okresie covidowej pandemii sprzedawał trzy tiry papieru toaletowego dziennie.

Bez dwóch zdań lata 2020–2022 były mocnym katalizatorem zmian nie tylko w e-commerce, ale także całej logistyce, które dodatkowo zostały jeszcze wzmocnione wyzwaniami związanymi z wojną na Ukrainie. Zerwane łańcuchy dostaw spowodowały uruchomienie trendów związanych z szeroko pojętym reshoringiem i nearshoringiem. W kończącym się właśnie roku odnotowaliśmy w związku z tym największe od lat udziały zapotrzebowania na powierzchni produkcyjne w ogólnym popycie na rynku magazynowym, sięgające w Polsce 18%, a w sąsiadujących Czechach i Słowacji odpowiednio aż 47% i 58%.

Rodzimy rynek magazynowy był świadkiem nawet 50% wzrostu czynszów efektywnych, choć pomimo tego zapewne ponownie osiągnięty zostanie już czwarty rok z rzędu pułap 5 milionów metrów kwadratowych podpisanych umów rocznie, co stanowi jeden z największych wyników w Europie, a Polska, wraz z prawie

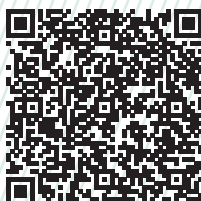
32 milionami metrów kwadratowych zajmie trzecie miejsce w kontynentalnej Europie pod kątem liczby metrów magazynowych.

Bieżący rok to również nieustanny rozwój automatów paczkowych. Polska jest absolutnym liderem pod kątem liczby tych urządzeń w Europie i drugim rynkiem po Chinach w skali globalnej. Obrazowo możemy również powiedzieć, że jest ich w Polsce tyle samo ile bankomatów i ponad czterokrotnie więcej niż stacji benzynowych, a ponad 85% konsumentów w obszarach miejskich, aby odebrać paczkę musi zdecydować się jedynie na – co najwyżej – siedmiominutowy spacer. Niewątpliwie automaty paczkowe stanowiąc będą podwaliny do dalszego rozwoju sieci micro fulfillment w największych polskich miastach, w których to nie tylko będzie można odebrać paczkę, ale również nadać zwrot, uprzednio przymierzyć odebrany produkt, a nawet stworzyć zdjęcie do social media i oznaczyć na nim swoje zadowolenie z dostawą. Sieci micro fulfillment to również świetna baza dla uzupełnienia ładunków rowerów cargo, które do swojej floty wprowadziły już wszystkie największe firmy kurierskie.

Kończący się rok dał nam również wiele dobrego w zakresie rozwoju sztucznej inteligencji w logistyce i magazynowaniu. Efekty dynamicznego rozkwitu tej dziedziny zapewne już wkrótce będziemy mogli zrównywać z tymi, które stały się wynikiem pandemii. Zarówno pod kątem obsługi Klienta, śledzenia przesyłek i informacji na temat usług, czy też dalszej automatyzacji łańcucha dostaw i procesów magazynowych.

RAPORT MIESIĄCA

Jak wynika z grudniowego raportu firmy doradczej CBRE, Polska jest drugim najszybciej rozwijającym się rynkiem w sektorze e-commerce w Europie, a także pierwszym na terenie Europy Środkowo-Wschodniej. Rynek polski odpowiada za ponad 46 proc. zakupów on-line w tym



regionie. Na drugim miejscu znajdują się Czechy z udziałem na poziomie prawie 17 proc., a na trzecim Rumunia, która odpowiada za ponad 9 proc. wydatków. W raporcie wskazano także, że Polska zdecydowanie wyprzedza prognozowany przed pandemią trend rozwoju zakupów online o trzy lata. To najlepszy wynik w Europie.

NOWY PODCAST ŁUKASIEWICZ - POZNAŃSKIEGO INSTYTUTU TECHNOLOGICZNEGO



POSŁUCHAJ NA:



SPOTIFY



**GOOGLE
PODCASTS**



YOUTUBE

LOGISTYKA

ZAPRENUMERUJ JUŻ DZIŚ

PRENUMERATA ELEKTRONICZNA

169 PLN

(w tym 8% VAT)

- najniższa cena
- dostęp online do wydanych numerów (także archiwalnych)

PRENUMERATA PAPIEROWA

209 PLN

(w tym 8% VAT)

- sześć numerów czasopisma w wersji papierowej
- wysoka jakość druku

E-WYDANIE

31 PLN

(w tym 8% VAT)

- egzemplarz numeru czasopisma w formie e-wydania

PAKIET

239 PLN

(w tym 8% VAT)

Pakiet: prenumerata papierowa + elektroniczna

- sześć numerów czasopisma w wersji papierowej
- dostęp online do wydanych numerów (także archiwalnych)

Kontakt:

Alicja Gołębowska

tel. 887 871 194

e-mail: reklama@medialogistyka.pl



Łukasiewicz
PIT



**Branżowy
Punkt
Kontaktowy**

Transformacja
Cyfrowa

Partnerstwo klasy biznes

Obszary:

inteligentne usługi dla obywatela i przedsiębiorstwa • data science
sztuczna inteligencja • sieciowanie cyfrowe • Internet rzeczy
inteligentna logistyka • inteligentne miasta • cyfrowe rolnictwo
cyfrowa edukacja

Zadania BPK TC:

Edukacja
Budowanie relacji
Komunikacja
Wsparcie merytoryczne i doradztwo

