



Logistyka

**RANKING
TSL
2020**

ANALIZA

Nadchodzi trzęsienie ziemi dla transportu drogowego

Pakiet Mobilności I wywróci rynek przewozowy i uderzy w gospodarkę Polski

ROBERT PRZYBYLSKI

Polscy przewoźnicy już przygotowują się do Pakietu Mobilności I, planując bazy w zachodnich województwach lub rejestrując firmy za granicą. Od lutego 2022 roku zasady delegowania obejmą kierowców wykonujących przewozy kabotażowe i do krajów trzecich. Polskie ciężarówki będą także musiały obowiązkowo wracać do bazy co osiem tygodni, kierowcy co cztery tygodnie, zacznie również obowiązywać czterodniowa przerwa między kabotażami w danym kraju.

Belgowie już obliczyli, że wzmiankowana przerwa będzie kosztować rocznie ich przewoźników 24 mln euro rocznie. Pocieszają się jednak perspektywą usunięcia z rynku środkówwo-europejskiej konkurencji.

Belgijski instytut badawczy Transport and Mobility Leuven wskazuje, że udział państw Europy Środkowo-Wschodniej w kabotażach na terenie UE może zmniejszyć się o 30 proc.

Pakiet uderzy w gospodarkę

Dla państw z naszego regionu Pakiet Mobilności może być sporym problemem. Transport drogowy tworzy 13

proc. PKB Litwy, 6 proc. PKB Polski. – Z powodu wprowadzenia Pakietu Mobilności PKB Litwy spadnie o 3–4 proc. – obawia się wiceminister komunikacji Władysław Kondratowicz. Podczas wideokonferencji zorganizowanej przez The Warsaw Institute Kondratowicz stwierdził, że z powodu wprowadzenia Pakietu wycofa się z rynku nawet 30 proc. firm, co oznacza stratę 50 tys. aut i 70 tys. miejsc pracy dla kierowców.

W przypadku Polski spadek może sięgnąć 1 proc. PKB. – Coraz częściej małe, rodzinne firmy podejmują decyzję o zakończeniu działalności transportowej i wyprzedaży parku maszynowego – zauważa Łukasz Chwałczuk z kancelarii prawnej Juridica. W Polsce 22,5 tys. firm ma do czterech samochodów, są to zatem mikropredsiębiorcy.

– Na rynku zostaną tylko firmy z mocnym zapleczem finansowym, bo reszta sobie nie poradzi lub nie będzie chciała się poddać rygorom pakietu, więc po prostu zrezygnują z tego rodzaju działalności – uważa właściciel siedziecej firmy Eurotrans Karol Rychlik.

Z danych Biura Transportu Międzynarodowego wynika, że na koniec 2019 roku, na ponad 36,5 tys. firm, tylko 170 miało ponad 100 ciężarówek.

– W dłuższym terminie Pakiet Mobilności może spowodować

osłabienie pozycji polskich firm transportowych na rynku europejskim – ocenia prezes Grupy Inelo Magdalena Magnumszevska.

Według badania Inelo 62 proc. ankietowanych polskich przedsiębiorców najbardziej obawia się skomplikowanych obowiązków administracyjnych po wejściu w życie pakietu mobilności. – Zapisy Pakietu Mobilności powinny zostać zmienione w taki sposób, aby zredukować obciążenia administracyjne. Celem powinna być poprawa funkcjonowania transportu drogowego w UE, a nie realizacja postulatów krajów, które dążą do likwidacji konkurencyjności – podkreśla prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek.

Obowiązkowy powrót samochodów

KE utrzymuje, że nakaz powrotu samochodów do bazy ma zniechęcić do funkcjonowania firm-skrzynek pocztowych. Sama Komisja szacuje, że takich przedsiębiorstw jest pół tysiąca. Nawet jeżeli będzie ich kilka razy więcej, to i tak są one kroplą w stosunku do ponad pół mln europejskich przedsiębiorstw transportu drogowego rzeczy.

Dla likwidacji patologii KE niszczy rynki transportowe krajów peryferyjnych. Admini-



Dla państw z naszego regionu **Pakiet Mobilności może być sporym problemem**

stracyjny obowiązek powrotu do bazy co osiem tygodni doprowadzi do załamania stawek przewozowych w transporcie dwustronnym.

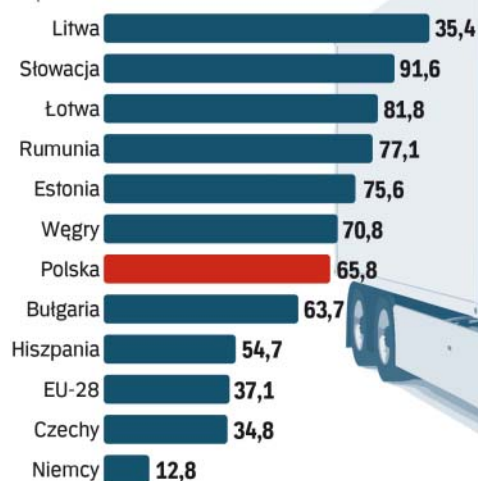
Inelo wskazuje, że częstym modelem biznesowym w polskim transporcie drogowym jest sytuacja, gdy polska firma pracuje w ramach kontraktu z niemiecką spedycją. Nie gwarantuje jednak zjazdów i wyjazdów z Polski. Bywa, że poszukiwanie eksportów i importów do kraju na giełdach transportowych nie jest opłacalne. Dlatego

przedsiębiorcy nie ściągają ciężarówek do kraju, tylko dowożą kierowców busami do Niemiec. – W takim scenariuszu poprawia się rentowność przedsiębiorstwa – średnia liczba realizowanych to ponad 10 tys. kilometrów, a średnia stawka za kilometr wzrosła z 0,90 do 1,01 euro. Kierowcy mają wypłacane wynagrodzenie podstawowe oraz diety. Jeśli Pakiet Mobilności w obecnym kształcie zacznie obowiązywać, to taki przewoźnik stanie przed koniecznością ściągania floty do

Polski co osiem tygodni. Stawki za frachty powrotne mogą ulec obniżeniu. Natomiast koszty pracownicze znacznie wzrosną z uwagi na należności wypłacane za operacje kabotażowe na terytorium Niemiec i przerzuty z Niemiec do państw Beneluxu lub z Niemiec do Włoch. Dotychczasowy model biznesowy nie będzie już tak opłacalny – ostrzega ekspert GBOX Tomasz Czyż.

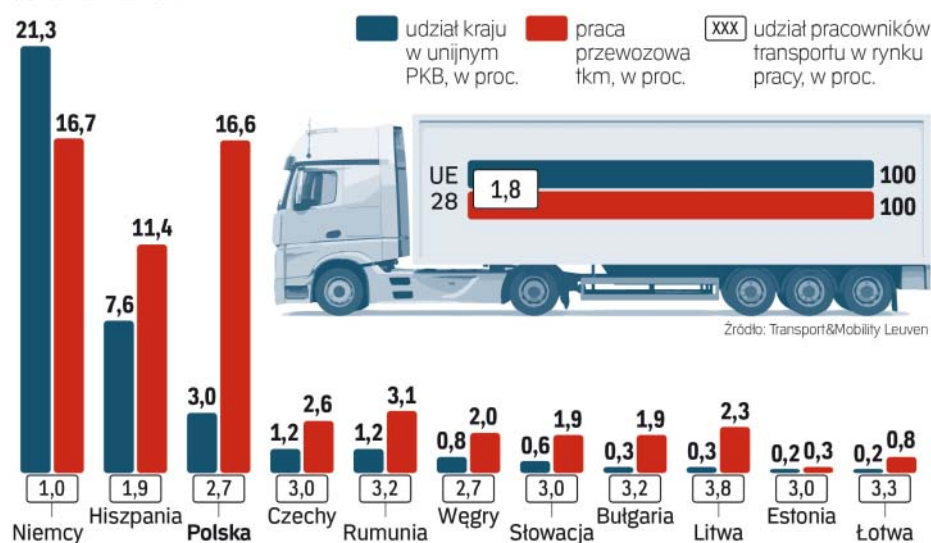
dokończenie na **Q2**

Udział przewozów międzynarodowych w pracy przewozowej danego kraju w proc.



Źródło: Transport&Mobility Leuven

Znaczenie branży transportu drogowego rzeczy w poszczególnych krajach dane za 2016 r.



PARTNER WYDANIA

Raben**LOGISTIC
PARKS****DB SCHENKER****NO LIMIT**
logistyka**DKV**

TRENDY

Zarobić na chińskich przewozach

Szybko rosną kolejowe przewozy z Chin do Europy, w czym pomaga chińskie dofinansowanie.

ROBERT PRZYBYLSKI

Główny kolejowy przewoźnik jedwabnego szlaku, rosyjsko-kazachsko-białoruska spółka ULTC ERA od kwietnia bije kolejne miesięczne rekordy przewozów. W lipcu przewoziła na 20-stopowe pojemniki 54,2 tys. kontenerów, to jest o 76,2 proc. więcej niż w lipcu 2019 roku.

Spółka podkreśla, że przewóz ładownych kontenerów z Europy do Chin wzrósł w lipcu o 80 proc., do 15 tys. TEU, a ładownych kontenerów z Chin było 36 tys. TEU, dwa razy więcej niż w tym samym miesiącu poprzedniego roku.

W pierwszych siedmiu miesiącach roku ULTC ERA przewiozła 277,6 tys. TEU, o 67 proc. więcej niż rok temu. Dyrektor zarządzający ULTC ERA Aleksiej Grom przewiduje, że przewiezie w tym roku ponad pół mln TEU.

Wzmoczone zainteresowanie przewozami kolejowymi z Chin potwierdza również PKP PLK. – Za okres siedmiu miesięcy przez graniczne przejście kolejowe z Białorusią w Terespolu przejazd po torach normalnych i szerokich wynosił ponad 9200 pociągów. Od kwietnia odnotowywany był 10-, 15-procentowy wzrost liczby pociągów – podaje rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec. Podkreśla, że powyższe informacje dotyczą pociągów wszystkich

przewoźników na przejściu granicznym w Terespolu.

Także spółka PKP LHS korzysta z boomu w tych przewozach. – Po okresie testów połączenia weszliśmy w fazę regularnych przewozów na trasie Xi'an-Sławków LHS. Obecnie regularnie uruchamiamy pięć-sześć pociągów miesięcznie – informuje rzeczniczka spółki Agnieszka Hałas.

Inwestycje w intermodal

Dynamika wzrostu przewozów kolejowych z Dalekiego Wschodu jest imponująca i wynika z kłopotów przewoźników lotniczych, którzy musieli zawiesić większość lotów pasażerskich. Spedytorzy korzystają z samolotów towarowych, ale te przewozy są drogie. Dyrektor zarządzający Instafreight Philipp Ortwein skarżył się, że w kwietniu „za 100 ton frachtu lotniczego czasami trzeba było zapłacić milion euro”.

Rzeczniczka PKP LHS przyznaje, że biorąc pod uwagę ceny transportu lotniczego i jednocześnie coraz korzystniejszy czas dostawy transportem kolejowym, wiele firm zdecydowało, że wypróbuje nowe rozwiązanie w postaci tańszego i jednocześnie szybkiego transportu kolejowego. – Bardzo ważne jest również to, że jednorazowo koleją można zrealizować dostawy dużych ilości towarów, w prze-

ciwieniu do transportu lotniczego – zaznacza rzeczniczka. Przypomina, że PKP LHS jest jedyną w Polsce linią kolejową zdolną przyjmować pociągi długości 950 m.

Wzrost przewozów wywołał spiętrzenia na granicach, gdzie zmieniany jest rozstaw torów. – Korki na granicy kazachsko-chińskiej istniały niemal od zawsze, jednak obecnie kontenery często czekają w Brześciu na wjazd do Polski – informuje Katarzyna Makowska z firmy Adampol.

PKP PLK inwestuje w rozbudowę przejścia w Małaszewiczach. Zarządca realizuje projekt pn. „Prace na linii kolejowej E20 Siedlce-Terespol, etap III-LCS Terespol”. Po zakończeniu inwestycji PLK na stacji Małaszewicze, a także stacjach Biała Podlaska i Terespol możliwa będzie obsługa pociągów o długości 740 m i nacisku 221 kN/oś, zgodnie ze standardami obowiązującymi w najważniejszych korytarzach towarowych na obszarze Unii Europejskiej. Do 120 km/h wzrośnie prędkość pociągów towarowych. Wartość projektu to ponad 540 mln zł, a dofinansowanie z UE w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” sięga 360 mln zł.

Rzecznik prasowy PKP PLK podkreśla, że takie same parametry (obsługa pociągów o długości 740 m i nacisku 221 kN/oś) będą miały stacje na modernizowanej trasie Warszawa-Poznań, również znajdujące się w głównym ciągu

kolejowym wschód-zachód. – Wartość prowadzonych prac między Warszawą a Poznaniem wynosi ponad 2 mld zł. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu „Łącząc Europę” – dodaje Siemieniec.

Ponadto PLK wspólnie z firmą Cargotor (spółka zależna PKP Cargo) uzgodniły budowę dwutorowego połączenia między infrastrukturą zarządzaną przez PLK i infrastrukturą Cargotor w rejonie posterunku odgałęźnego Magdalenka. – Efektem wprowadzenia zmian do projektu będzie zwiększenie przepustowości stacji Małaszewicze i znaczna poprawa warunków przewozu towarów koleją. Dzięki przyjętym rozwiązaniom będzie można uruchomić więcej pociągów o długości 740 metrów i nacisku 221 kN/oś – podkreśla rzeczniczek PKP PLK.

Przeładunki omijają Polskę

W przyszłości PKP LHS widzi stację Sławków LHS jako hub logistyczny dla dalszych dostaw na terytorium Polski i innych krajów Europy. Podobne ambicje ma PKP Cargo, ale w grze są konkurenci z Europy Zachodniej, w tym duże terminale w Hamburgu, Duisburgu oraz luksemburskim Bettembourg.

Zachodnioeuropejskim terminalom sprzyjają chińscy nadawcy. – Chińczycy starają się (świadomie lub nie?) prze-

modelować europejski rynek przewoźny. Z trudnością przychodzi im akceptacja europejskiego modelu przewozów intermodalnych, w którym odwozy drogowe wykonywane są na odległości nie większe niż 150 km – uważa prezes PCC Intermodal Dariusz Stefański.

Tłumaczy, że kontenery przyjeżdżające pociągami z Chin do Małaszewicz lub Brześcia przeznaczone są dla klientów z Pragi, Wiednia, Duisburga czy Rotterdamu. Tymczasem chiński operator żąda dostarczenia wszystkich tych kontenerów pociągami blokowym do Hamburga. I stamtąd rozwozi je ciężarówkami – po kilkaset kilometrów – do finalnych miejsc przeznaczenia. Tak bowiem skonstruowany jest system chińskiego dofinansowania – subsydiowana jest dana relacja przewozowa, a nie przewożony kontener.

– Obsługa pociągów blokowych z polsko-białoruskiej granicy do Hamburga czy Duisburga niespecjalnie nas interesuje. Jest to zwykły przewóz kolejowy i nie dostrzegamy w tym ani sensownego intermodalu, ani elementów logistyki. Taki przewóz nie różni się specjalnie od innych masowych przewozów kolejowych. W korytarzu wschód-zachód odgrywamy często jedynie rolę kraju tranzytowego – nie uzyskując tym samym żadnych korzyści z tytułu poboru należności celno-podatkowych czy też z ty-

tułu magazynowania, dystrybucji czy logistyki ładunków skonteneryzowanych. Przewożymy jedynie kontenery do Hamburga czy Duisburga i to tam zostaje „creme de la creme” tego biznesu – podkreśla Stefański.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przewozach do/z Japonii i Korei, które PCCI obsługuje wspólnie z rosyjskim FE-SCO. – Kontenery via Władywostok i dalej via Brześć trafiają do naszego hubu konsolidacyjno/dystrybucyjnego w Kutnie, gdzie towary mogą być oclone, a następnie dostarczone w dowolne miejsce w Europie przy wykorzystaniu siatki regularnych połączeń intermodalnych – tłumaczy prezes PCCGI.

W Kutnie spółka przeładowuje tygodniowo trzy pociągi „wschodnie” do/z Brześcia. Codziennie z Kutna wyjeżdżają pociągi do Rotterdamu, Antwerpii, Duisburga i Hamburga. Obsługuje w ten sposób od kilkunastu do kilkudziesięciu kontenerów tygodniowo z Japonii i Korei do Europy. – Na razie bez żadnego wsparcia i bez dotacji, oferując pełen wachlarz rozwiązań logistycznych, wykorzystując pozycję Polski na transportowej mapie Europy. Poziom dofinansowania chińskich pociągów stopniowo się zmniejsza, ale wg zapowiedzi zniknie zupełnie w 2023 roku, więc dopiero wtedy zobaczymy, co ostatecznie zostanie na tym rynku przewozowym – zastanawia się Stefański.

Nadchodzi trzęsienie ziemi dla transportu drogowego

dokończenie z **Q1**

Straci środowisko naturalne i przewoźnicy

Z kalkulacji Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że tylko polskie powracające ciężarówki wyemitują dodatkowe 2,2 mln ton dwutlenku węgla rocznie. W grudniu 2019 roku KPMG wyliczył na zlecenie rządu Bułgarii, że Pakiet Mobilności zwiększy emisję CO₂ bułgarskiego transportu o 1 proc. Połowa samochodów przymusowo wracających do Bułgarii będzie jechać na pusto, a ponad jedna trzecia nie znajdzie ładunku, jadąc na rynki Europy Zachodniej.

Przekładając te wyliczenia na cały sektor międzynarodowego transportu drogowego w UE, wynika, że emisje dwutlenku węgla spowodowane Pakietem Mobilności wzrosną o 4 mln ton. Tyle wydobywa

się z kominów 3-4 średniej wielkości elektrowni węglowych.

– Już teraz przewozy drogowe towarów odpowiadają za 22 proc. emisji CO₂, mimo że ciężarówki stanowią jedynie 2 proc. pojazdów poruszających się po drogach całej Unii. Zatem wskazane są wszelkie aktualizacje przepisów, które zmniejszają puste przebiegi, a nie odwrotnie – podkreśla ekspert główny Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców z Grupy Inelo Łukasz Włoch.

Delegowanie kierowców

W przewozach kabotażowych i do krajów trzecich kierowcy będą objęci regulacjami delegowania. Transport and Mobility Leuven szacuje, że objęcie delegowaniem kierowców w przewozach kabotażowych i przerzutach zwiększy koszty polskich przewoźników

blisko trzykrotnie, do niemal 160 mln euro, w stosunku do roku 2015.

OCRK szacuje, że delegowanie zwiększy koszty wynagrodzeń kierowców o 30 proc. Do wyliczeń Centrum posłużyło się przykładem kierowcy, który kursuje na trasie międzynarodowej Warszawa-Litbourne. Pracuje 20 dni za granicą i zarabia 6500 zł netto. W obliczeniach założono, że kierowcy otrzymują średnio 47 euro dziennych należności z tytułu podróży służbowych. Wszystkie dodatkowe składniki (dyżury, nocne, nadgodziny, wyrównania do minimalnych) mieszczą się średnio w kwocie 3500 zł brutto. Kierowca pracuje 160 h, a średnia stawka zagranicznej płacy minimalnej wraz z dodatkami wynosi 12 euro/h.

OCRK wylicza, że przy obecnych zasadach łączne koszty wynagrodzenia, jakie poniesie pracodawca, to 8170 zł (w tym 3950 zł z tytułu podróży służbowych), zaś po wejściu obo-

wiązku delegowania będzie to 10 670 zł (w tym 600 zł z tytułu podróży służbowych).

– Koszty pracownicze po wejściu w życie pakietu mobilności mogą wzrosnąć nawet o 30 proc. Delegowaniem zostaną objęte przewozy cross trade oraz wszelkie operacje kabotażowe. A delegowanie po nowemu oznacza korzystanie z pełnych układów zbiorowych przy rozliczaniu płac minimalnych oraz brak możliwości zaliczania do wynagrodzeń kierowcy diety i ryczałtów – ostrzega ekspert OCRK Kamil Wolański.

Specjalizujący się w restrukturyzacji firm logistycznych Grzegorz Woelke uważa, że Pakiet Mobilności zmusi firmy do ucieczki w szarą strefę z wynagrodzeniami kierowców. Przedsiębiorcy już alarmują o drastycznie malejących marżach. Żeby wyjść na plus będą musieli więcej pracować, a to z kolei ograniczają reguły czasu pracy kierowcy. Fałszowanie zapisów tachografów uważane

jest jednak za mało prawdopodobne.

Niejasne zapisy

Chociaż prace nad Pakietem Mobilności trwały ponad trzy lata, odrzucanie hurtem niezbędnych poprawek sprawiło, że jest on pełen niedopowiedzeń. Przewoźników niepokoi brak jasności zapisów, np. o konieczności zapewnienia kierowcy powrotu co cztery tygodnie. – Co znaczy „umożliwić” powrót? Do kogo należy wybór? Czy odpoczynek konieczny trzeba odbierać w kraju zameldowania, czy można gdzie indziej? – wskazuje na niejasności dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel. Tym bardziej że kierowcami mogą być obywatele państw spoza UE.

– Decyzja PE o bezrefleksyjnym przyjęciu Pakietu Mobilności I bez niezbędnych poprawek, o które apelowałem wraz z innymi ministrami, jest

szkodliwa dla klimatu, transportu i odbudowy gospodarki UE po okresie pandemii – stwierdza minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Minister liczy, że KE dostrzeże szkodliwość przepisów i przeprowadzi ocenę skutków regulacji. – Mam nadzieję, że jej efektem będzie przedstawienie nowej legislacji, rewidującej przepisy przyjęte przez Parlament Europejski – zaznacza minister Adamczyk.

Jednak nie należy być tego pewnym. Wywołany pandemią kryzys zaostrzył konflikt między peryferijnymi i centralnymi krajami UE. Stowarzyszenia przewoźników we Francji oraz w Niemczech domagają się zakazu kabotażu dla firm z Europy Wschodniej. – Czekamy nas co najmniej recesja, a być może poważny kryzys. Nie da się go pokonać bez sprawnego sektora transportu i racjonalnych kosztów usług – podkreśla europoseł Kosma Złotowski (PiS).

Robert Przybylski

RYNEK

Internetowa przyszłość handlu

Handel w internecie jest także wielką szansą dla „dużej logistyki”, która ma do odegrania dużą rolę w szybkich dostawach.

ROBERT PRZYBYLSKI

Kilkutygodniowe okresy czekania na realizację dostawy zamówionych towarów w okresie zamrożenia gospodarki pokazały, jaki potencjał drzemie w e-handlu. – Patrząc całościowo na rynek KEP można zauważyć, że jego wzrost w ostatnich miesiącach wynikał w głównej mierze z rozwoju segmentu B2C i handlu internetowego – zauważa prezes firmy Speed-mail Janusz Konopka.

W rezultacie branża KEP notowała ponadnormatywny wzrost. Tylko w kwietniu na platformie Shoper powstało o 137 proc. więcej nowych sklepów niż w kwietniu rok wcześniej, a wszystkie sklepy pracujące na tej platformie zanotowały o 119 proc. więcej transakcji niż w roku poprzednim. Wartość transakcji wzrosła o 122 proc. Najwięcej nowych sklepów pojawiło się w branży spożywczej (26 proc. wzrostu) oraz akcesoriów i upominków (21 proc.).

Podczas zamrożenia gospodarki rekordy były także punkty doręczeń, których popularność dogania dostawy do drzwi. W pierwszym kwartale Żabka zwiększyła o 135 proc. liczbę obsługiwanych przesyłek.

GS1 Polska szacuje, że e-handel stanowi 6 proc. całkowitej sprzedaży detalicznej w Polsce. Średnia dla Europy to 8,8 proc., natomiast najlepszy wynik należy do Wielkiej Brytanii i wynosi 17 proc. – W bieżącym roku udział sprzedaży internetowej wahał się od 5,6 proc. na początku roku (jeszcze przed pandemią) do 11,9 proc. w szczycie pandemii w kwietniu. Otwarcie centrów handlowych spowodowało spadek tego wskaźnika i na koniec I półrocza 7,7 proc. wydatków było ponoszonych w sklepach internetowych – wylicza Associate, Business Development Manager w Cushman & Wakefield Maciej Szczepański.

Przytacza prognozy mówiące, że w roku 2025 wielkość sprzedaży internetowej osiągnie 100 mld złotych i podwoi się w porównaniu do roku 2019.

Potencjał dla logistyki

Sporządzony przez Gemiusa raport E-commerce w Polsce 2020 podaje, że liczba internautów deklarujących zakupy w Internecie wzrosła w ostatnim roku o 11 punktów do 73 proc.

Dla wielu przedsiębiorców e-handel stał się już nie tylko dodatkiem, a raczej podstawową formą sprzedaży. – Kilka lat temu na hasło e-commerce niektórzy dominujący gracze na rynku np. produkcji kosmetyków czy produktów spożywczych, reagowali uśmiechem.

Dziś wszyscy zauważają konieczność istnienia online, ponieważ to właśnie ten kanał sprzedaży notuje najwyższe zwroty rok do roku. E-commerce jest naturalnym i obecnie najintensywniej rozwijanym kanałem sprzedaży. Produkt ten jest też największym potencjałem dla sektora logistycznego, także dla nas – przyznaje rzeczniczka Grupy Raben Klaudyna Polanowska-Skrzypek.

GS1 Polska wylicza, że od połowy 2018 do połowy 2019 roku otwarto 5013 sklepów, ale zamknięto 2224, „co wskazuje na dużą rotację” – ocenia GS1 w raporcie Fulfilment w e-commerce.

Booem zaskoczeni są producenci i handlowcy. Zaledwie 30 proc. z nich korzysta z outsourcingu logistyki dla e-commerce, w tym usług fulfilment, wynika z raportu GS1 Polska. Podmioty, które zdecydowały się wdrożyć fulfilment, jako największą korzyść wskazują oszczędność czasu i podniesienie jakości obsługi logistycznej.

Instytut Logistyki i Magazynowania wskazuje, że wybór dostawców usługi jest szeroki, od małych do globalnych podmiotów.

– Duże firmy logistyczne oferują fulfilment, licząc na skalę zleceń, adekwatną do swojej podstawowej działalności, ale często nie są elastyczne na potrzeby mniejszych e-sklepów – ocenia dyrektor Sieci Badawczej Łukasiewicz – Instytutu Logistyki i Magazynowania dr hab. Arkadiusz Kawa.



Nowe technologie w logistyce to konieczność

Automatyzacja nie do ominięcia

Rzeczniczka Grupy Raben przyznaje, że mechanizacja może mieć swój negatywny wpływ na elastyczność procesu magazynowania. – Jednak nowe technologie w logistyce to konieczność, a bez automatyzacji i robotyzacji procesów koszty obsługi byłyby niewspółmierne do uzyskiwanych korzyści z outsourcingu – zaznacza Polanowska-Skrzypek.

Wskazuje jako przykład prawie 10-procentowy rok do roku wzrost kosztów pracy ludzkiej. – Relacja kosztu pracy do kosztu inwestycji jest z biegiem lat coraz bardziej wyrównana i wspiera decyzję pójścia w pełną lub częściową automatyzację – zaznacza rzeczniczka.

Automatyka w magazynie logistycznym wspiera procesy pakowania i dystrybucji, ale może też być sporym ograniczeniem dla elastyczności wolumenu, który w e-commerce jest jednym z kluczowych czynników sukcesu.

Należy zatem dobrze zaprojektować maksymalną wydajność każdej mechanizacji procesów.

Artur Spała, Dyrektor Logistyki Kontraktowej w Raben Logistics Polska podkreśla, że magazyn przystosowany dla jednego klienta można o wiele bardziej zautomatyzować niż magazyny multi-klienckie. – Jednak opłacalność takiej inwestycji, przy krótkotrwałych, np. trzyletnich kontraktach, stoi pod znakiem zapytania – zastrzega.

Wielu klientów tak zwanej dużej logistyki, poza sprzedażą tradycyjną prowadzi kanał sprzedaży e-commerce. Naturalna jest więc rozbudowa pakietu usług dla tych firm. – Jeśli mamy już klienta w naszym magazynie, nasze systemy są zintegrowane, nie ma żadnych przeciwwskazań do prowadzenia obsługi e-commerce – zapewnia przedstawiciel Raben Logistics Polska.

Uruchomienie nowego projektu e-commerce wymaga zaangażowania wielu osób, które, analizując proces, są w

stanie zdefiniować tzw. wąskie gardła i na bieżąco wskazywać rozwiązania optymalizacyjne, które jeszcze przed startem wyeliminują zagrożenia dla późniejszej realizacji. – W obsłudze procesów logistycznych e-commerce rodzaj wykorzystywanej automatyki zależy od wielu czynników – wybierając rozwiązanie musimy przede wszystkim wziąć pod uwagę rodzaj asortymentu, wymiary i wagę jednostki sprzedażowej, liczbę indeksów w ofercie i głębokość zapasu, a także dzienną liczbę zleceń i ich strukturę oraz liczbę spedytorów. Jeśli już na starcie nie przewidzimy wszystkich zależności pomiędzy dostawą a wysyłką towaru, to meta niekoniecznie będzie sukcesem – ostrzega Artur Spała.

E-handel widoczny w magazynach

Według badań przeprowadzonych przez Cushman & Wakefield na potrzeby raportu „Jak ugryźć e-commerce w

magazynie” udział powierzchni przeznaczonych pod e-commerce należy szacować na około 25 proc. – Już 5 mln mkw. powierzchni magazynowej wykorzystywane jest w Polsce na obsługę handlu elektronicznego – podlicza Szczepański.

Zaznacza, że wskaźnik obejmuje powierzchnie wynajęte bezpośrednio przez sklepy internetowe oraz firmy działające w kanale detalicznym, które rozwijają strategię omnichannel (np. RTV Euro AGD, LPP), operatorów logistycznych obsługujących kontrakty dla sklepów internetowych (np. Ingram-Micro, Fiege, Rhenus) oraz kurierów.

W I półroczu 2020 roku bezpośrednio pod obsługę e-commerce zostało przeznaczonych 16 proc. wynajętej powierzchni. Dla porównania w podobnym okresie 2019 roku ten wskaźnik wynosił jedynie 10 proc. – Odnotowano ponad 50-procentowy wzrost popytu w tym sektorze najemców – podkreśla Szczepański.

OPINIA



MAT. PRAS.

ARTUR SPAŁA, dyrektor logistyki kontraktowej, Raben Logistics Polska

Handel online, dla większości firm z branży FMCG i retail postrzegany był przez lata jako kanał suplementarny sprzedaży tradycyjnej. Największy wzrost notowały firmy, dla których ten kanał był głównym lub jedynym z jakiego korzystały, działając na platformach sprzedażowych własnych albo dużych graczy e-commerce.

Kryzys, jaki przetacza się przez polską i światową gospodarkę, będący efektem pandemii koronawirusa, redefiniuje potrzeby konsumenckie i zmusza firmy, przywiązane do tradycji w handlu, do zaistnienia ze sprzedażą w Internecie. Ta ewolucja ma też wpływ na rozwój całego sektora logistycznego, który musi podążać za wymaganiami rynku (defragmentacja zamówień, mniejsze jednostki w dystrybucji, krótsze czasy dostaw). Konieczność inwestowania w przyszłość

handlu internetowego, jest efektem rosnącej konkurencji w tym obszarze. Najważniejszym wyróżnikiem dla operatora jest kompleksowość: obsługa procesów end-to-end, czyli możliwość integracji z e-sklepem, wydajny proces pakowania wspierany przez profesjonalny WMS, integrację EDI lub przez brokera z firmami kurierskimi, obsługę zwrotów itd... Wzrost wydajności dla e-commerce wiąże się przede wszystkim z rozwojem systemów wspierających

procesy magazynowe. Dodatkowym elementem przy projektach o dużej skali, jest automatyzacja i robotyzacja. Stosowane w magazynach Raben nowe technologie to m.in. roboty pakujące i paletyzujące. Autonomiczne wózki AGV – praktycznie bezobsługowe. To także składowanie towarów przy wykorzystaniu wąskich alejek i półautomatycznych wózków systemowych, stosowanie sorterów, rozwiązań pick by light/goods-to-man/pick by weight itp. Robotyzacja to też

rozwiązania RPA w administracji czy obsłudze klienta, dające możliwość zastępowania obsługi czynności powtarzalnych przez „roboty”. Grupa Raben obsługuje obecnie procesy E-commerce w kilku magazynach w Polsce i Europie, dodatkowo, aby zwiększyć wydajność w dystrybucji paletowej, sprzedaży e-commerce wdrożyliśmy serwisy Home Delivery czy PCD (potwierdzenie dostawy zdjęciem).

Do kryzysów przygotowujemy się latami

Ingvar Kamprad założyciel szwedzkiej firmy IKEA powiedział kiedyś, że „kryzys wyzwala w nas to, co najlepsze”. Doświadczenia polskiej firmy logistycznej No Limit, działającej z sukcesem od ponad 30 lat potwierdzają, że jest w tym wiele prawdy.

Biznesowa rzeczywistość podczas pandemii COVID-19 stała się prawdziwym „stres-testem” dla menedżerów. Decyzje podejmowane w pierwszych dniach kryzysu, niemającego precedensu w przeszłości, cechowały się niepewnością. Brakowało rzetelnej wiedzy o długości trwania przestoju handlowego, a przyjmowane koncepcje obciążone były dużym ryzykiem.

Elastyczność najlepszą tarczą

Na początku 2019 r. No Limit opracowało wewnętrzną strategię na nadchodzące lata. Jednym z kluczowych jej założeń była zmiana struktury firmy przez wyodrębnienie



linii serwisowych dla poszczególnych grup klientów i produktów.

Taka wewnętrzna dywersyfikacja pomogła w opracowaniu planu działania firmy w trakcie zamknięcia gospodarki w pierwszym okresie pandemii. Mimo dramatycznych spadków wolumenów np. w specjalizacji dostaw B2B (Business to Business) do galerii handlowych, część klientów związana z segmentem

e-Commerce i dostawami B2C (Business to Consumer) notowała wzrost wolumenów rzędu 200–300%. Podobnie w segmencie logistyki magazynowej nowe serwisy zastępowały inne, które zostały tymczasowo wstrzymane. Dzięki dywersyfikacji, również tej, związanej z liczbą obsługiwanych branż i sektorów rynku, udało się No Limit zachować odpowiedni balans wewnętrzny i przetrwać najtrudniejszy okres.

Inwestycje w nowe technologie

Rozwój technologii magazynowych oraz realizowany od kilku lat program Eko Logistyki w dystrybucji No Limit stały się kolejną tarczą antykryzysową. Wdrożone w ostatnich latach innowacje pomogły szybko i elastycznie reagować na zmieniające się wolumeny zamówień w różnych obszarach rynku. Perspektywiczne myślenie na długo przed kryzysem pozwoliło zebrać premię, nie tylko w postaci szansy przetrwania, ale i rozwoju nowych obszarów działalności.

Zaangażowany zespół

W kryzysie ważny jest sposób reagowania, a o sukcesie decydują mądre decyzje.



Współpraca, obustronne zaufanie pracownik–pracodawca i zaangażowanie są kluczowe w osiąganiu wyników. W No Limit szczególny nacisk kładziony jest na doskonałość pracy zespołowej i budowanie identyfikacji pracowników z firmą.

Efekty tych działań potwierdziły wyniki przeprowadzonego na początku 2020 r. niezależnego badania zaangażowania i satysfakcji pracowników,

w którym wskaźnik zaangażowania wyniósł aż 80%.

W czasie turbulencji rynkowych, szczególnie podczas kryzysu, procentują działania podejmowane wcześniej. Ważne są scenariusze na „trudne czasy”. Ale nie zastąpią dobrych decyzji, a te wypracowywane są przez mądrze prowadzone zespoły. W trudnym czasie szybkość, skuteczność i celność działań mają fundamentalne znaczenie.



MARCIN RĄCZKA
DYREKTOR LOGISTYKI
NO LIMIT

„Kolejny raz okazało się, że łatwiej przetrwać trudny czas grając zespołowo i mając w portfolio różne produkty i usługi. Wtedy możliwe jest realizowanie strategii w okresie kryzysu i wykorzystanie szansy przywrócenia pełnej gotowości biznesowej po powrocie do normalności.



BETA KAŁUGA
DYREKTOR HR
NO LIMIT

„Do kryzysów i trudnych czasów przygotowujemy się latami, często o tym nie wiedząc. Nawet najlepsze procedury i technologie są ważnymi, ale niewystarczającymi elementami taktyki działania. Na koniec okazuje się, że problemy mogą rozwiązać tylko ludzie.



MACIEJ RYBAK
DYREKTOR HD I POSM
NO LIMIT

„Dziś już wiemy, że mimo wielu przeciwności, pierwsze półrocze 2020 r. zakończyliśmy wynikiem znacznie lepszym niż zakładaliśmy z połowy marca. Udało nam się również zachować wszystkie miejsca pracy w trudnym dla biznesu okresie.



logistyka

Logistyka dobrze dopasowana

www.nolimit.pl

MATERIAŁ PARTNERA

2 miliardy puszek pepsi w jednym magazynie

Magazyn centralny PepsiCo w podwarszawskim Mszczonowie codziennie opuszcza 5 tys. palet z napojami i słonymi przekąskami. Stamtąd trafiają do sklepów w całym kraju, a z nich na nasze stoły.



Efektywnie i energooszczędnie

Magazyn powstał z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju. Do budowy ścian obiektu wykorzystano panele z rdzeniem PIR, które efektywnie izolują budynek od czynników zewnętrznych i tym samym pozwalają na zaoszczędzenie energii potrzebnej do ogrzania magazynu. Z kolei na dachu zamontowano panele solarne, które służą do podgrzewania wody bytowej. Na całej powierzchni magazynu zainstalowano energooszczędne żarówki LED, a inteligentny system sterowania oświetleniem wykorzystuje czujki ruchu. Budynek charakteryzuje się także wysoką odpornością ogniową – ponad 4000 MJ.

Barłomiej Hofman, Managing Director P3 Logistic Parks w Polsce, podsumowuje: „Realizacja strategicznego magazynu dla PepsiCo była także kluczową inwestycją dla nas jako dewelopera. Wyjątkowa skala projektu i terminarz były wymagające, jednak dzięki doskonałej współpracy wszystkich zespołów zaangażowanych w realizację obiektu, zarówno ze strony P3, generalnego wykonawcy – firmy Kajima Poland, jak i naszego klienta, przekazaliśmy magazyn do użytku zgodnie z planem. Czujemy ogromną satysfakcję, że oddany przez nas obiekt znakomicie poradził sobie z trudnym testem operacyjnym w wyjątkowo wymagającym czasie, a fakt, że był to jednocześnie największy projekt w Polsce oddany w pierwszych trzech miesiącach tego roku, jest dla nas dodatkowym powodem do zadowolenia”.

Zyście często pisze niespodziewane scenariusze, tak też było w przypadku nowego magazynu centralnego dla PepsiCo o powierzchni 58 000 m² zrealizowanego przez P3 Logistic Parks w Mszczonowie. Jest to największy obiekt w sieci dystrybucji koncernu i jednocześnie największy magazyn oddany do użytku w Polsce w I kwartale 2020 r. Kiedy w maju ubiegłego roku rozpoczynała się jego budowa, wszystkie strony zaangażowane w proces doskonale zdawały sobie sprawę, jak istotna jest to inwestycja, również ze względu na fakt, że obiekt jest kluczowym elementem modernizacji systemu magazynowania wyrobów gotowych PepsiCo w Polsce. Nikt nie mógł się jednak spodziewać, że termin oddania do użytku zaplanowany na luty 2020 r. wypadnie na chwilę przed zamrożeniem światowych gospodarek. Zatowarowanie magazynu rozpoczęło się w lutym – jako pierwsze regały w Mszczonowie wypełniły dostawy przekąsek

i jeszcze w tym samym miesiącu rozpoczęła się ich wysyłka do klientów. Po kilku kolejnych tygodniach na swoje miejsce dotarły także napoje. Było to możliwe m.in. dzięki ogromnej kubaturze obiektu, która pozwoliła by na składowanie niemal 2 mld puszek flagowego napoju koncernu. W kolejnym kroku do obiektu w Mszczonowie przeniesione zostały wszystkie wcześniej zaplanowane operacje przeładunkowe, dotychczas prowadzone w innych lokalizacjach.

Paweł Poniedziałnik, starszy kierownik ds. logistyki w PepsiCo, mówi: „Dzięki temu, że P3 przekazało nam obiekt zgodnie z założonym harmonogramem, mieliśmy wystarczająco dużo czasu, żeby przenieść do niego zaplanowaną wcześniej skalę naszych operacji i w tak trudnym momencie, jakim jest pandemia, móc działać w sposób nieprzerwany i efektywny. Obecnie już ponad 85 proc. z docelowych operacji prowadzonych jest w Mszczonowie. Konsolidacja różnorodnych procesów, dotychczas realizowanych w innych rozproszonych

obiektach, okazała się bardzo dobrą decyzją i sprawdziła się doskonale w tym wymagającym okresie”.

Ostatnim etapem będzie przeniesienie zasobów z magazynu regionalnego w Kielcach, który zmieni swoją funkcję na magazyn przeładunkowy typu cross-dock. Odbędzie się to jesienią i tym samym wszystkie operacje i procesy, które miały być przeniesione do Mszczonowa, zostaną skonsolidowane w jednym miejscu.

Skrojony na miarę

Ze względu na skalę i strategiczne znaczenie projektu jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze parku logistycznego w Mszczonowie była jego lokalizacja. Mszczonów znajduje się w niedużej odległości od trzech zakładów produkcyjnych koncernu, jest także bardzo dobrze skomunikowany z innymi regionami kraju. Dzięki usytuowaniu przy drodze ekspresowej S8 łączącej Warszawę z południem Polski,

a także w pobliżu autostrady A2 łączącej zachodnią i wschodnią część kraju oraz autostrady A1 biegnącej z południa na północ dystrybucja produktów do pozostałych magazynów PepsiCo oraz klientów jest znacznie szybsza. Koncern ma jedną z najbardziej rozwiniętych sieci dystrybucyjnych wśród firm FMCG funkcjonujących na rynku polskim i bezpośrednio dociera do ponad 50 tys. punktów na terenie całego kraju.

P3 w pełni dostosowało obiekt do potrzeb i operacji logistycznych realizowanych przez najemcę. Wysokość budynku do podstawy konstrukcji dachu wynosi 12 m i umożliwia swobodne składowanie towarów do 11,5 m. Dzięki temu w tym samym czasie w obiekcie może być magazynowanych aż 60 tys. palet. Najwięcej powierzchni – ok. 60 proc. – dostępnych miejsc paletowych zajmują napoje, pozostałe 40 proc. przeznaczonych jest na przekąski.

Budynek posiada 103 doki (rozładunkowo-załadunkowe), w tym cztery rampy „zero”. Został także wyposa-

żony w bezsłupową strefę przydokową o głębokości 24 m, która daje dużą swobodę manewrów zarówno w trakcie załadunku, jak i rozładunku towarów. Jest to szczególnie istotne, biorąc pod uwagę, że z obiektu codziennie wyjeżdża 5 tys. palet i tyle samo trafia do niego z zakładów produkcyjnych położonych w Michrowie i Żninie – gdzie powstają słone przekąski, oraz z Grodziska Mazowieckiego i Tomaszowa Mazowieckiego, gdzie wytwarzane są napoje.

Praca w mszczonowskim magazynie wre przez całą dobę, siedem dni w tygodniu. Jest to możliwe dzięki zmianowej pracy ponad 230 osób. Obecnie w magazynie zatrudnionych jest ponad 180 magazynierów i operatorów wózków widłowych, którzy stanowią największą grupę pracowników. Korzystają oni z floty ponad stu wózków z bateriami litowo-jonowymi, autonomicznych wózków widłowych, a także wózków z systemem „put to light”, które za pomocą sygnalizacji świetlnej wskazują miejsca odłożenia towarów.

REKLAMA 893959

POTRZEBUJESZ POWIERZCHNI?

Zapewniamy firmom takim jak Twoja – sieciom handlowym, producentom i operatorom logistycznym - dostęp do najważniejszych lokalizacji logistycznych w ramach naszej europejskiej sieci parków magazynowych.

www.p3parks.com/pl**P3 LOGISTIC PARKS**

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2020	Poz. 2019	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2019/2018 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2019 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2019 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2019 r.
1	1	Poczta Polska SA GK, Warszawa	7 155 391	5,9	6 758 790	6 335 410	b.d.	-39 611	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	78 484
2	2	PKP Cargo SA GK, Warszawa	4 781 600	-7,7	5 183 000	4 689 100	73 500	243 800	36 000	183 900	7 991 300	6 806 300	3 423 300	3 483 500	23 657
3	3	Grupa Raben, Robakowo	2 845 473	13,9	2 498 826	2 282 417	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	5 377
4		Havi Logistics sp. z o.o., Warszawa	2 482 394	13,7	2 182 680	1 849 908	b.d.	5 390	b.d.	4 021	b.d.	213 971	b.d.	11 102	b.d.
5		Amazon Fulfillment Poland sp. z o.o., Warszawa	2 234 414	25,5	1 779 775	1 407 455	83 287	30 466	60 875	19 709	3 875 792	3 199 766	2 312 656	1 741 781	b.d.
6	4	DPD Polska sp. z o.o. GK, Warszawa	2 220 417	17,4	1 892 048	1 605 225	b.d.	204 584	b.d.	165 406	1 512 198	1 163 983	362 235	341 226	3 645
7	12	Grupa DSV w Polsce, Ołtarzew	2 120 600	-0,6	2 134 200	1 876 499	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	532 659	520 080	197 364	142 758	2 379
8	6	Schenker sp. z o.o., Warszawa	1 752 785	6,0	1 653 211	1 570 954	50 909	36 619	b.d.	5 800	b.d.	567 688	b.d.	268 173	2 418
9		DHL Parcel Polska sp. z o.o., Warszawa	1 624 266	11,5	1 456 138	b.d.	32 083	43 770	21 807	31 962	882 373	774 935	154 691	142 987	2 851
10	8	FM Polska Sp. z o.o. [FM Logistic]	1 108 644	6,0	1 045 660	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
11	18	Hegelmann Transporte sp. z o.o., Częstochowa	1 089 582	71,1	636 690	366 841	59 367	48 276	46 014	38 233	787 504	499 527	127 136	81 121	3 077
12	10	Pekaes sp. z o.o., Błonie	1 065 530	11,2	957 809	870 438	22 944	19 907	16 784	14 684	381 451	337 523	91 345	74 995	1 212
13		OT Logistics SA GK, Szczecin	1 017 000	3,5	982 647	867 010	b.d.	-102 946	b.d.	-106 762	b.d.	1 283 631	b.d.	385 039	b.d.
14	11	Rohlig Suus Logistics SA, Warszawa	936 400	2,8	910 521	855 323	b.d.	13 403	b.d.	9 792	b.d.	262 695	b.d.	49 387	1 513
15		Pantos Logistics Poland sp. z o.o., Warszawa	934 071	39,6	669 054	450 151	26 254	16 432	20 198	12 964	305 682	253 281	54 460	38 262	987
16	14	Gefco Polska sp. z o.o., Warszawa	874 265	14,6	763 064	702 531	b.d.	14 201	b.d.	9 364	b.d.	203 367	b.d.	41 071	532
17	13	Kuehne + Nagel sp. z o.o., Gądk	863 861	5,7	817 270	694 327	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	14 869	14 869	2 300
18		TNT Express Worldwide (Poland) sp. z o.o., Warszawa	767 798	-	b.d.	b.d.	-3 156	b.d.	-9 218	b.d.	198 185	b.d.	132 807	b.d.	2 000
19	19	Grupa Rhenus SA, Warszawa	760 908	21,2	628 004	557 055	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
20	16	Silva sp. z o.o., Mielec	755 649	4,2	725 383	624 534	634	5 986	742	4 788	288 847	201 122	16 980	16 238	457
21	17	Lotos Kolej sp. z o.o., Gdańsk	739 100	3,7	712 562	740 453	59 784	61 656	47 826	49 578	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
22		General Logistics Systems Poland, Komorniki	705 576	15,9	608 681	b.d.	119 771	110 290	96 110	88 751	394 927	375 728	268 571	247 461	940
23	27	Adampol SA GK, Zaścianki	668 533	3,4	646 372	b.d.	17 300	4 743	13 595	3 137	477 791	b.d.	114 826	100 867	1 529
24	20	Optima Logistics Group SA GK, Warszawa	648 053	15,0	563 622	423 699	17 829	10 477	9 161	8 546	242 229	224 477	50 464	41 797	471
25	21	JAS-FBG SA, Katowice	628 109	7,0	586 754	535 360	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1 138
26	24	VGL Group sp. z o.o., Gdynia	605 388	14,8	527 170	414 508	28 338	22 781	19 299	15 602	174 971	159 604	47 092	35 521	494
27	22	Omidia Group sp. z o.o. GK, Gdańsk	564 310	-3,6	585 336	443 901	11 615	13 832	6 411	10 233	183 852	215 387	47 467	41 056	490
28		DCT Gdańsk, Gdańsk	559 029	11,8	500 203	417 109	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1 070
29	25	Link sp. z o.o., Wiązowna	532 644	4,7	508 668	457 811	3 409	-13 578	2 314	-12 116	212 130	430 228	6 472	4 159	1 072
30	30	Skat Transport sp. z o.o. sp.k., GK, Gdańsk	513 324	10,1	466 175	425 199	17 167	13 895	16 951	13 626	129 677	121 802	77 348	65 002	224
31	28	Dachser sp. z o.o., Stryków	494 407	9,6	451 127	389 652	b.d.	48 940	b.d.	39 264	b.d.	165 915	b.d.	92 553	b.d.
32	31	Omega Pilzno ITIS sp. z o.o. GK, Pilzno	493 029	12,2	439 363	477 431	26 190	62 701	25 373	54 455	447 052	417 558	236 902	214 547	505
33	34	GEODIS Polska sp. z o.o., Warszawa	481 658	17,9	408 671	380 263	b.d.	b.d.	b.d.	4 382	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	328
34	35	Hellmann Worldwide Logistics Polska sp. z o.o. sk, Raszyn	455 795	14,5	398 051	347 099	6 690	4 324	6 690	4 324	128 059	116 075	46 809	40 118	512
35	61	Grupa FIEGE Polska, Warszawa	449 338	68,8	266 155	184 086	33 190	11 315	25 825	8 519	233 497	131 540	68 528	46 503	2 928
36		Fedex Polska sp. z o.o., Warszawa	425 856	24,1	343 144	321 431	5 796	-37 164	16 826	-37 164	199 419	130 048	118 852	b.d.	b.d.
37	36	Fresh Logistics Polska sp. z o.o., Robakowo	416 014	7,7	386 246	346 073	55 276	42 025	55 449	41 477	202 316	178 794	120 259	105 087	641
38		Nagel Polska sp. z o.o., Komorniki	415 737	8,9	381 756	335 532	16 063	12 663	12 604	8 845	132 802	122 106	53 306	40 702	692
39	38	PCC Intermodal SA, Gdynia	404 588	12,3	360 260	306 838	27 115	8 149	21 340	6 897	440 478	326 696	142 105	94 792	427
40		C.Hartwig Gdynia SA, Gdynia	394 373	18,7	332 238	290 702	7 783	2 280	5 986	1 767	115 750	111 674	8 570	2 584	339
41	42	CAT LC Polska sp. z o.o., Duchnice	370 858	13,3	327 345	286 544	b.d.	b.d.	b.d.	5 820	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
42	39	DHL Global Forwarding sp. z o.o., Warszawa	369 849	4,0	355 728	402 329	28 841	32 513	23 039	25 622	109 624	119 170	44 820	47 319	270
43	41	PKS Gdańsk-Oliwa SA, Gdańsk	347 851	4,4	333 050	288 037	3 845	7 157	2 535	5 688	84 389	82 451	44 633	43 349	251
44		Stalko Przybysz i Wspólnicy sp.j., Zielonka	318 069	25,5	253 517	232 981	1 965	1 688	1 965	1 688	97 003	95 249	22 685	20 720	384
45	40	CTL Logistics sp. z o.o., Sosnowiec	314 630	-9,7	348 269	310 847	-3 371	15 760	-4 440	18 464	734 106	692 016	190 279	194 757	529
46	44	No Limit sp. z o.o., Warszawa	312 168	2,6	304 271	225 062	6 551	11 490	3 855	9 720	131 105	134 092	37 228	34 726	272
47	49	NTG Polar Road sp. z o.o., Warszawa	296 648	11,7	265 637	230 185	7 125	8 882	5 446	7 108	58 705	58 801	15 267	13 822	90
48	51	Cargo-Partner Spedycja sp. z o.o., Pruszków	289 968	11,7	259 672	204 765	7 375	9 575	5 121	7 216	62 589	64 479	21 057	18 009	b.d.
49	48	Cemef SA, Warszawa	280 653	5,4	266 229	241 776	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
50	56	Spedimex sp. z o.o., Stryków	280 487	16,3	241 093	191 361	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
51		Solid Logistics sp. z o.o., Warszawa	268 947	-4,3	280 945	249 235	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
52	57	Trans Polonia SA GK, Tczew	261 612	9,0	240 120	225 564	15 445	8 710	12 022	5 856	291 187	247 198	121 546	112 278	851
53	50	Mosha sp. z o.o., Ciemno-Gnojna	257 385	0,5	256 157	228 551	7 257	14 013	5 589	11 190	162 402	161 096	79 930	74 341	416
54	55	Orlen Koltrans SA, Płock	256 148	5,8	242 029	205 010	3 015	-146	2 167	-296	129 139	104 388	58 938	56 986	521
55	52	Regesta Group, Pińczów	251 068	18,7	211 454	205 702	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	88 364	72 060	27 669	23 897	598
56		Greenyard Logistics Polandsp. z o.o., Żabia Wola	251 046	0,4	250 157	141 002	-13 753	-16 738	-13 753	-17 193	180 010	186 275	-2 880	-4 907	496
57	54	Trade Trans Combi sp. z o.o., Wrocław	243 782	0,2	243 188	129 202	6 238	4 844	5 027	3 969	59 384	59 416	9 835	6 808	22
58		Freightliner PL sp. z o.o., Warszawa	233 530	1,2	230 717	164 640	2 699	14 208	994	10 529	57 776	53 908	19 303	18 308	175
59		Codognotto Polska sp. z o.o., Łódź	232 186	7,0	217 047	175 779	1 397	-187	746	-584	94 454	71 272	6 749	6 004	229
60	64	Eurogate Logistics sp. z o.o., Warszawa	232 021	16,0	199 951	191 738	7 004	6 474	5 559	5 176	59 227	48 419	15 736	12 176	93
61	59	ATC Cargo SA Gdynia	230 939	3,7	222 657	190 035	4 961	3 925	4 028	3 168	58 893	69 691	24 464	22 352	152
62	67	Sokołów-Logistyka sp. z o.o., Sokołów Podlaski	226 175	29,3	174 912	153 535	15 565	9 815	12 497	7 915	64 201	51 140	36 351	27 179	136
63		PTH Francepol sp. z o.o., Zielona Góra	225 108	10,8	203 188	173 472	2 625	17 974	1 830	14 475	164 439	165 232	62 653	60 210	62
64		VTG Rail Logistics Polska sp. z o.o., Chorzów	216 763	24,9	173 523	173 481	9 802	8 140	7 868	6 566	48 711	35 691	10 007	8 705	24

MATERIAŁ PARTNERA

Globalna sieć Schenkera rośnie w siłę

DB Schenker, wiodący operator logistyczny, mimo wielu wyzwań związanych z pandemią nie zatrzymuje się i inwestuje w swoją sieć.

W ostatnich miesiącach firma mogła pochwalić się uruchomieniem prac nad centrami logistycznymi w różnych regionach świata, także w Polsce.

Pandemia koronawirusa mocno wpłynęła na światową gospodarkę. Z nową rzeczywistością musiało zmierzyć się wiele branż i firm. Jednak jak wynika z raportu Colliers International, rynek nieruchomości magazynowych rozwija się dynamicznie nawet w trudnych czasach. W pierwszej połowie 2020 r. zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce osiągnęły poziom ponad 19 mln mkw. Zdaniem ekspertów pod koniec czerwca około 1,9 mln mkw. powierzchni magazynowej znajdowało się w budowie.

Decyzję o zakupie gruntu i budowie terminala przeładunkowego podjął w tym roku także DB Schenker. Operator logistyczny wkrótce przeniesie operację z dotychczasowego obiektu w Lublinie do nowoczesnego terminala przeładunkowego, który powstanie w Strefie Aktywności Gospodarczej w Świdniku. Nowy, ekologiczny obiekt rozpocznie działalność w IV kwartale 2020 roku.

– Pomimo złożonej sytuacji związanej z Covid-19 nie zatrzymujemy się i inwestujemy w kolejny nowoczesny i ekologiczny obiekt. Wartość tej inwestycji wraz z kosztem zakupu gruntu o powierzchni 6 ha wyniesie około 10 mln euro. Wzmacniamy pozycję w regionie, warunki pracy i bezpieczeństwo naszych pracowników oraz jakość dostarczaną naszym klientom – mówi Piotr Zborowski, CEO North&East Europe DB Schenker.

Inwestycja będzie mieć prawie 4500 mkw. powierzchni operacyjnej i 665 mkw. biurowej. Obiekt powstaje, opierając się na najwyższych standardach nowoczesnego i ekologicznego budownictwa, jego celem jest zwiększenie efektywności operacji, a przy tym bezpieczeństwa zatrudnionych ludzi i obsługiwanych przesyłek. Rozmiary działki pozwolą na optymalne zaprojektowanie powierzchni manewrowej i operacyjnej.

– Terminal na Lubelszczyźnie będzie spełniać najwyższe normy pod względem oszczędności energii, redukcji emisji CO₂ oraz efektywnej

gospodarki wodnej i ciepłej. Podobnie jak dla wszystkich budowanych w ostatnich latach terminali, również w tym przypadku chcemy uzyskać certyfikat BREEAM, który definiuje standard najlepszych praktyk w zakresie zrównoważonego projektowania, budowania i użytkowania budynków – wyjaśnia Szymon Bielas, CFO North&East Europe DB Schenker.

Magazyn dla przesyłek morskich w głębi łądu

W tym roku DB Schenker w Polsce uruchomił także magazyn konsolidacyjny w Sosnowcu, by wzmocnić biznes dostaw oceanicznych. Kontenery z przesyłkami klientów po wpłynięciu do portu w Gdańsku zostaną w całości przetransportowane do Sosnowca i po rozformowaniu trafią do finalnych odbiorców. Dzięki temu klienci zlokalizowani na południu Polski mogą otrzymać lepszą i bardziej konkurencyjną ofertę. Operator logistyczny otworzył także cztery linie oceaniczne z chińskich portów w Szanghaju, Ningbo, Hongkongu i Shenzhen.

Luksemburg, Skandynawia i Dubaj – rozwój działalności DB Schenker

Decyzje inwestycyjne podejmowane są przez DB Schenker w różnych regionach Europy i świata. W ostatnim czasie operator logistyczny, w związku z ciągłym rozwojem swojej działalności, rozpoczął budowę centrum

logistycznego np. w pobliżu lotniska w Luksemburgu. Nowy obiekt o powierzchni ponad 7000 mkw. zwiększy możliwości obsługi przesyłek lotniczych, morskich i drogowych.

Nowy terminal przeładunkowy uruchomiła także Finlandia. Całość inwestycji wyniosła 26 mln euro. Obiekt DB Schenker wykorzystuje energię słoneczną i geotermalną, podobnie jak wszystkie terminale DB Schenker powstające w Finlandii w ostatnich latach. Posiada ponad 600 fotowoltaicznych paneli słonecznych, które wytwarzają znaczną część zużywanej energii elektrycznej. Ponadto wszystkie systemy oświetleniowe są wyposażone w diody LED, a system ogrzewania i klimatyzacji wykorzystuje energię geotermalną. To również pierwszy terminal DB Schenker w Finlandii, w którym znajdują się stacje ładowania ciężarówek elektrycznych.

Przykładem innego centrum logistycznego DB Schenker z wykorzystaniem energii słonecznej jest terminal w Dubaju. Obiekt o powierzchni wynoszącej 33 tys. mkw. jest nią w pełni zasilany. Dysponuje systemem kontrolującym temperaturę i pozwala na składowanie 90 tys. europalet. Portfolio usług centrum logistycznego w Dubaju obejmuje magazynowanie materiałów niebezpiecznych, różne usługi o wartości dodanej, dystrybucję i usługi dostawcze, jak również obsługę towarów transportowanych drogą morską i lotniczą.

Budowa nowego obiektu ruszyła także w pobliżu Sztokholmu. Budynek jest niebanalny, także od strony estetycznej. Nowe, ekologiczne centrum



Zautomatyzowany obiekt Red Lion w Singapurze



Nowe, ekologiczne centrum w pobliżu Sztokholmu

o powierzchni 14 400 mkw. z 200 osobami na pokładzie wystartuje na początku 2022 roku.

stosowane rozwiązania pozwolą zaoszczędzić 34 proc. zużywanej przez obiekt energii.

Singapur – historyczna inwestycja

Centrum Red Lion w Singapurze to największa w historii DB Schenker inwestycja tego typu. Zautomatyzowany obiekt wart 101 mln euro znajduje się w strategicznym miejscu na mapie tego miasta-państwa, w pobliżu lotniska Changi-Singapur. Magazyn jest jednym z niewielu zintegrowanych ośrodków transportu lotniczego i logistyki kontraktowej. Powierzchnia obiektu przekracza 51 400 mkw. i rozłożona jest na pięciu piętrach. Red Lion oferuje wewnętrzny system automatycznego etykietowania, który wykorzystuje technologię 3D i zautomatyzowane rozwiązania etykietowania w wielu językach na produktach o różnych rozmiarach, kształtach i konfiguracjach. Na dachu obiektu zamontowano 1440 paneli słonecznych – za-

Powrót do natury

Kwestie ekologii są istotne. Nowe obiekty to wiele nowoczesnych i energooszczędnych rozwiązań, które są potwierdzeniem troski o środowisko i dbałości firmy o zrównoważone projektowanie, budowanie i użytkowanie budynków.

Pojawiają się również niestandardowe albo jak kto woli bardziej tradycyjne rozwiązania promujące bioróżnorodność. W DB Schenker we francuskim Compiègne znajduje się ul. Z kolei w oddanym pod koniec maja do użytku terminalu w Saint Etienne pięć owiec dba o blisko 5 tys. mkw. terenów zielonych wokół obiektu.

Dzięki wprowadzeniu ekologicznego pastwiska oraz utrzymaniu terenu bez użycia środków chemicznych oraz najnowszym technologiom, operator logistyczny dąży do zmniejszenia śladu węglowego.

Kampania DB Schenker #WeKeepEuropeMoving: Europa na drodze do „nowej normalności”

Spójne działania w czasie kryzysu Covid-19 dzięki stabilnym procesom, bliskim relacjom z klientami i innowacyjnym rozwiązaniom • Wsparcie w powrocie do „nowej normalności” • Ogólnoeuropejska kampania z optymistycznym sygnałem.

Gospodarka Europy ponownie się otwiera. DB Schenker z rozległą siecią centrów logistycznych, wspierając walkę z kryzysem wywołanym koronawirusem, ułatwia firmom nowy start. Przekaz ten jest głównym punktem nowej ogólnoeuropejskiej kampanii multimedialnej. W ramach której na drogach spotkać można 1000 ciężarówek z hashtagem #WeKeepEuropeMoving („Utrzymujemy Europę w ruchu”).

– Jesteśmy Europejczykami, od wielu lat tworzymy wspólną wizję Europy – mówi Helmut Schweighofer, CEO of the European Region DB Schenker.

Jako największy dostawca usług logistycznych w Europie, firma posiada 430 biur i najbardziej rozbudowaną sieć oddziałów. – Zgodnie



Napis #WeKeepEuropeMoving jest widoczny na ponad 1000 spośród 31 000 ciężarówek DB Schenker

z mottem „nigdy dalej niż 100 kilometrów od naszych klientów” DB Schenker jest w dużej mierze odpowiedzialny za nową normalność po kryzysie – mówi Schweighofer. – Chcemy, by Europa i nasi klienci stali się silniejsi. I robimy, co w naszej mocy, by to osiągnąć.

Ciągłość i optymalizacja zapewniają niezawodne działanie

W czasie kryzysu logistycy pracowali nad wzmocnieniem swoich procesów i realizacją planów inwestycyjnych. Ta postawa wyraźnie się opłaciła:

– Jechaliśmy dalej, zachowując ten sam wysoki poziom jakości, nawet kiedy zamknięto granice – mówi Cyrille Bonjean, Executive Vice President Land Transport Europe. Narzędzia informacyjne opracowane specjalnie na potrzeby tego rodzaju kryzysu zapewniły klientom pełną kontrolę nad

przesyłkami, umożliwiając im odpowiednie planowanie, nawet w szczytowym momencie zamówień i ograniczeń. Jednak cyfrowe, bezkontaktowe procesy zapewniające bezpieczeństwo i terminową realizację dostaw przetrwały długo po kryzysie. Dodatkowo w ciągu ostatnich miesięcy spółka DB Schenker otworzyła nowe centra logistyczne w kilku krajach europejskich.

– Nie tylko pozwoli to na zapewnienie naszym klientom jeszcze lepszej obsługi, ale oznacza również, że jesteśmy dobrze przygotowani na sytuację nadzwyczajną. Po otwarciu granic byliśmy gotowi natychmiast rozpocząć świadczenie nowych, bezpiecznych, „normalnych” usług – dodał Bonjean. Uruchomiliśmy ponownie nawet system Premium – usługę z gwarancją zwrotu pieniędzy w przypadku opóźnień.

Kampania DB Schenker wyznacza nowy kierunek

działań w ramach „nowej normalności”.

Bohaterami kampanii DB Schenker są pracownicy i kierowcy ciężarówek. Opowiadają oni o swoich działaniach podczas lockdownu – w serwisach społecznościowych, mailingach i spotach wideo. Hashtag jest widoczny na ponad 1000 spośród 31 000 ciężarówek DB Schenker, które codziennie jeżdżą po Europie.

O DB Schenker

Firma zatrudnia około 76 200 pracowników w ponad 2100 lokalizacjach i przeszło 130 krajach. Jest jednym z wiodących dostawców usług logistycznych na świecie. Świadczy usługi transportu lądowego, lotniczego i morskiego, a także oferuje kompleksowe rozwiązania logistyczne i zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw z jednego źródła.

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2020	Poz. 2019	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2019/2018 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2019 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2019 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2019 r.
65	60	ZET Transport sp. z o.o., Nowy Sącz	213 515	-0,8	215 130	183 929	1 130	1 021	1 024	623	149 597	153 517	33 423	32 545	370
66	62	Mexem sp. z o.o., Warszawa	209 673	-0,6	211 024	200 742	4 593	5 391	3 659	4 276	100 859	102 370	68 007	66 682	239
67		Logwin Poland sp. z o.o., Piaseczno	201 676	23,1	163 816	145 652	13 647	12 983	10 108	10 055	67 899	68 662	22 498	22 889	659
68		Quiza sp. z o.o., Gdynia	188 444	-	b.d.	165 988	6 436	b.d.	5 142	b.d.	33 483	b.d.	14 120	b.d.	20
69		PTS Betrans sp. z o.o., Rogówiec	187 608	6,6	175 926	162 722	2 129	2 779	1 257	1 585	108 817	89 953	46 871	45 882	b.d.
70	70	Colian Logistic sp. z o.o., Opatówek	186 000	14,1	163 000	124 060	5 110	4 005	3 772	3 210	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
71		Sistema Poland sp. z o.o., Tychy	185 098	0,1	184 923	191 926	11 516	10 167	8 400	6 521	233 572	237 077	192 415	184 015	601
72		Grupa Transportowa sp. z o.o., Piotrków Trybunalski	183 002	51,3	120 917	60 660	2 609	2 455	1 987	1 857	62 013	55 123	6 851	4 571	220
73	69	HSF Logistics Polska sp. z o.o., Szubin	180 371	5,5	171 014	169 208	1 334	1 309	873	840	23 618	22 551	5 740	5 148	399
74	71	ID Logistics Polska SA, Katowice	178 000	14,1	156 000	127 000	9 886	6 920	6 980	4 519	b.d.	61 218	b.d.	11 762	1 730
75	68	ABC Czepczyński sp. z o.o. sp.k., Międzychód	174 285	0,7	173 046	125 299	3 209	5 900	3 209	5 900	67 703	61 827	10 786	10 786	160
76	66	Duvenbeck Logistlik sp. z o.o., Wrocław	174 070	-6,1	185 306	171 554	-3 135	1 766	-3 874	872	28 767	37 806	3 569	9 575	518
77		Caolin sp. z o.o., Opoczno	172 676	5,7	163 305	147 611	3 551	4 068	3 027	3 262	115 128	122 807	29 518	26 491	300
78		Freja Transport & Logistics sp. z o.o., Szczecin	171 958	22,0	140 897	129 543	3 831	4 921	3 056	3 914	59 608	41 891	24 487	21 430	92
79	72	Targor Truck sp. z o.o., Ławy	168 681	9,1	154 567	142 509	4 922	5 102	3 930	4 363	80 461	78 644	29 918	25 987	463
80		Ship-Service SA, Szczecin	162 675	-18,1	198 534	155 897	-5 543	-3 336	-5 045	-2 965	36 291	49 274	21 299	26 344	b.d.
81		Globe Travel Services Poland SA, Warszawa	161 849	10,2	146 931	64 634	866	560	654	662	15 141	10 577	1 353	699	b.d.
82	79	Krotans Logistics sp. z o.o., Tychy	159 303	17,3	135 774	106 304	b.d.	5 128	b.d.	3 843	80 709	60 265	7 192	5 681	66
83	74	EPO-Trans Logistic SA, Tychy	158 324	8,0	146 643	127 195	2 328	1 272	1 783	1 246	132 085	115 332	18 383	16 801	467
84	81	Imperial Transport sp. z o.o., Swarzędz	153 891	20,9	127 256	114 564	1 122	1 825	639	1 723	34 484	31 346	12 291	11 652	361
85		Adar sp. z o.o., Gdańsk	150 070	-2,8	154 467	88 060	462	3 041	180	2 409	23 888	23 495	10 642	12 510	113
86	82	Maximir sp. z o.o., Bydgoszcz	149 552	17,8	126 982	178 282	2 903	1 180	2 301	864	27 124	25 157	10 452	8 100	b.d.
87	77	Nafanek Nova sp. z o.o. sp.k., Szyk	148 752	6,0	140 352	87 914	6 676	5 624	6 676	5 141	97 749	70 842	24 788	18 736	217
88	87	Koimex SA, Świebodzin	147 726	29,7	113 939	90 103	8 001	6 608	6 733	5 720	139 537	92 579	36 684	30 555	432
89		Sachs Trans International sp. z o.o., Radlin	146 398	-	b.d.	141 493	2 253	b.d.	2 697	b.d.	98 354	b.d.	18 186	b.d.	434
90		Fedex Express Poland International sp. z o.o., Warszawa	145 921	-	b.d.	b.d.	-2 713	b.d.	-2 404	b.d.	61 424	b.d.	49 248	b.d.	b.d.

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z FIRMĄ FIRST DATA POLSKA SA

Płatności bezgotówkowe to przyszłość i bezpieczeństwa

Tomasz Przepiórka, dyrektor Departamentu Klientów Korporacyjnych w First Data Polska SA, mówi o płatnościach bezgotówkowych w obsłudze e-handlu.

Handel internetowy przeżywa boom. Czy podobnie dzieje się z płatnościami bezgotówkowymi w tym kanale sprzedaży?

Tak, Covid-19 znacznie przyspieszył to, co dzieje się od lat. Dynamicznie rośnie nie tylko wartość, ale też liczba transakcji. Mimo tego większość płatności to nadal gotówka za pobraniem, pozostała część przypada kartom płatniczym za pobranie i w sklepie internetowym, szybkim przelewom oraz Blikowi.

Czy to oznacza że klienci nadal boją się transakcji bezgotówkowych?

Historyczne zaszłości sprawiły, że Polacy nie do końca ufają płatnościom w internecie. Preferują płatności gotówką za pobraniem, czyli chcą płacić, gdy już mają produkt w ręku. Zauważamy jednak, że pandemia zmienia te przyzwyczajenia bardziej niż działania marketingowe promujące płatność kartą. Budowanie dystansu społecznego nieodwrotnie wiąże się z ograniczeniem kontaktu i tu pojawia się

oczekiwanie płatności bezgotówkowych – zbliżeniowych przy użyciu terminala płatniczego podczas dostawy.

Czy firmy/sklepy też obawiają się obrotu bezgotówkowego?

Polski rynek płatności rośnie nieprzerwanie 20 proc. rok do roku od wielu lat i dalej będzie się rozwijał. Przypomnę, że jeszcze kilka lat temu opłaty Interchange, będące zasadniczą częścią opłaty akceptanta pobieranej podczas transakcji kartą płatniczą, wynosiły w Polsce w zależności od typu karty nawet 2,5 proc. wartości transakcji. Dzisiaj wynoszą 0,2 proc. dla debetowych i 0,3 proc. dla kart kredytowych. Gdyby nie doszło do głębokiej redukcji tej części opłat, nie zanotowalibyśmy tak szybkiej popularyzacji terminali.

Dodatkowo dużą rolę w popularyzacji obrotu bezgotówkowego w Polsce mają wspólne inicjatywy uczestników rynku usług płatniczych, w szczególności program „Polska Bezgotówkowa”. Program ten skiero-

wany jest do małych przedsiębiorstw, które mogą mieć terminal płatniczy przez pierwszy rok bez żadnych opłat. W ostatnich dwóch-trzech latach liczba terminali wzrosła niemal dwukrotnie. Zgodnie z danymi Fundacji Polska Bezgotówkowa w Polsce użytkowanych jest już ponad milion terminali.

Podsumowując, jeśli wziąć pod uwagę wyłącznie rozwój dystrybucji terminali, raczej nie ma obaw ze strony przedsiębiorców. W praktyce jednak nadal na rynku funkcjonuje zbyt wiele dużych firm, które nie obsługują płatności bezgotówkowych. Szczególnie firm zajmujących się dostarczaniem zakupów.

Jakie korzyści zatem mogliby mieć tacy przedsiębiorcy z używania terminali?

Po pierwsze mogą skrócić czas i wbrew pozorom również koszty transakcji, często klient mówi, że nie ma przy sobie gotówki, prosi dostawcę o ponowny przyjazd i wtedy plan dzienny ulega zmianie,



efektywność spada, a firma wydaje więcej na paliwo. Po drugie środki za transakcje znajdują się na koncie następnego dnia rano, a to poprawia płynność. Po trzecie - eliminują koszty gotówki, jak: wpłata, przeliczenie, konwój, kradzieże gotówki, opłaty bankowe i ubezpieczeniowe. Zyskują też, więcej zadowolonych klientów mogących liczyć na zwrot w trybie Charge Back w przypadku reklamacji.

Wracając do e-handlu: komu First Data Polska SA dostarcza narzędzi do bezgotówkowych płatności?

First Data Polska dostarcza rozwiązania płatnicze wszystkim typom akceptantów, do sklepów interneto-

wych i firm kurierskich również. Umożliwiamy wszystkie możliwe metody płatności bezgotówkowych. Nasze rozwiązania są efektywne kosztowo, bezpieczne i stabilne.

Pracujecie po 12 godzin na dobę?

Nasze zespoły pracują całą dobę. Koncentrują się na dostarczaniu stabilnych i bezpiecznych rozwiązań. Zainteresowany akceptant może pozyskać je bardzo szybko. Pierwszy krok to ustalenie warunków, później podpisanie umowy i implementacja. W sklepach e-commerce używających platform sklepowych, które są zintegrowane z naszymi systemami, proces implementacji trwa kilka godzin. Mamy zespoły wdrożeniowe wyspecjalizowane w tego typu procesach. Dodam, że posiadamy integrację z systemami większości popularnych sklepów internetowych. First Data Polska SA należąca do Fiserv, właściciel marki Polcard, to firma, która zapoczątkowała w Polsce obsługę płatności kartami i oferuje je nieprzerwanie od blisko 30 lat. Dbamy o to, aby nasze zespoły działały sprawnie, a klient wiedział, z kim w razie potrzeby może się kontaktować.

Jak wygląda rynek terminali w firmach kurierskich?

Od lat współpracujemy z wieloma firmami kurierskimi w Polsce i za granicą. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu wprowadzamy do tych firm terminale, które są lekkie, odporne na upadki, chronione przez etui. Co najważniejsze zapewniają krótki czas realizacji transakcji, są szybkie i zintegrowane z urządzeniem kuriera, co eliminuje pomyłki. Zoptymalizowaliśmy systemy tak, aby np. numer przesyłki był połączony z numerem transakcji. Na terminalu First Data Polcard sklep internetowy może mieć swój profil i otrzymywać bezpośrednio środki za transakcje na swoje konto, a koszty opłaty akceptanta nie obciążają kuriera. Dodam, że jesteśmy obecnie jedynym agentem na rynku oferującym takie rozwiązanie. Udostępniamy również narzędzia analityczne pozwalające ocenić efektywność pracy naszego terminala u konkretnego kuriera (np. czy terminal miał zasięg, czy był włączony, czy został rozliczony). Wszystkie powyższe rozwiązania znacznie ułatwiają pracę dostawcy, zwiększając efektywność dostaw, a to przekłada się bezpośrednio na zyski naszych partnerów biznesowych.



liveable. growable. sustainable.



see our **earthwise solutions** at www.panattonieurope.com

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2020	Poz. 2019	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2019/2018 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2019 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2019 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2019 r.
91	80	Pol-Agent sp. z o.o., Szczecin	143 154	8,8	131 622	117 063	10 495	10 193	8 571	8 214	38 422	32 055	19 821	18 750	82
92		Pago sp. z o.o., Grodzisk Wielkopolski	140 340	15,0	122 063	112 382	26 437	21 553	22 208	17 589	347 844	296 029	146 168	128 236	382
93	73	PHU Euro Trans sp. z o.o., Warszawa	139 537	-8,4	152 312	133 495	15 293	15 884	11 909	12 404	75 986	89 084	47 209	58 977	76
94		Imperial Logistics sp. z o.o., Swarzędz	139 433	9,0	127 871	122 316	5 609	-5 975	4 241	-6 009	80 044	72 965	61 236	56 995	734
95		DTW Logistics sp. z o.o. sp.k., Kopytów	137 430	17,2	117 254	106 949	1 852	1 846	1 852	1 846	36 031	32 516	5 219	4 370	b.d.
96	76	Uni-Logistics sp. z o.o., Gdynia	135 987	4,1	130 616	117 213	3 306	1 673	2 604	1 266	32 096	32 766	8 064	5 459	110
97	90	Enpire Łukasz Wojciechowski, Bydgoszcz	132 916	22,8	108 280	55 913	359	217	359	217	34 982	30 178	1 591	1 366	232
98	96	Mega Sierpc sp. z o.o., Sierpc	132 678	43,0	92 810	75 847	1 130	1 395	852	1 035	42 823	42 661	36 894	36 412	131
99	89	Euro Solution sp. z o.o., Suchy Las	131 574	16,9	112 527	92 761	306	281	172	180	18 604	17 838	672	850	38
100	83	Visline sp. z o.o., Gdynia	130 682	8,9	119 999	105 348	4 283	4 290	3 443	3 303	36 270	34 353	12 013	10 621	94
101		Savino Del Bene Poland sp. z o.o., Gdynia	129 753	-2,8	133 451	125 124	751	3 622	529	2 830	29 490	30 084	7 445	9 515	93
102	85	Sped Partner sp. z o.o., Leszcze	127 327	10,3	115 428	108 877	1 159	-197	1 113	-314	24 240	23 483	11 206	11 159	133
103	92	Unico Logistics Polska sp. z o.o., Warszawa	127 071	20,1	105 778	74 815	2 486	4 611	1 828	3 776	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
104		Farmada Transport sp. z o.o., Toruń	124 108	-0,1	124 190	133 543	58	-971	-51	-975	26 485	24 529	9 614	9 665	66
105	84	Tirsped sp. z o.o., Warszawa	121 388	1,7	119 413	117 198	1 501	627	1 106	379	42 508	45 460	20 667	19 561	200
106	88	Greencarrier Freight Services Poland sp. z o.o., Warszawa	120 427	5,9	113 677	92 675	2 551	1 701	1 998	1 347	23 049	24 076	2 204	2 243	61
107	86	Asstra Polska sp. z o.o., Warszawa	120 222	5,3	114 135	105 705	595	2 032	412	1 590	25 538	24 495	8 262	7 851	163
108		Diera sp. z o.o., Warszawa	117 195	-12,7	134 260	136 219	-1 278	-2 397	-1 264	-2 441	22 937	28 782	-2 546	-1 281	b.d.
109		ACP Global Forwarding sp. z o.o., Warszawa	114 454	8,7	105 279	87 749	6 040	4 452	4 623	3 441	31 986	31 394	17 027	9 451	63
110	100	Pharmalink sp. z o.o., Łódź	112 443	25,8	89 409	65 503	5 375	3 797	4 290	2 995	36 324	29 278	14 290	12 995	150
111	94	Vesta Polska sp. z o.o., Kopytów	110 889	9,3	101 448	78 053	6 635	7 115	5 956	2 660	76 029	63 102	18 431	16 122	165
112		DTS Transport sp. z o.o., Warszawa	107 287	54,6	69 375	47 311	4 095	293	3 357	311	28 901	18 379	4 192	834	500
113		Bcube sp. z o.o., Sosnowiec	102 895	0,0	102 845	95 900	5 739	8 730	4 406	6 872	69 257	67 215	54 775	50 370	130
114		M.B.B. Logistics sp z o.o., Słubice	98 510	-2,7	101 279	81 463	15 148	7 731	14 571	7 638	92 521	85 616	41 130	26 558	161
115		DONE Deliveries, Andrychów	88 179	18,9	74 133	52 037	2 961	6 218	2 961	6 218	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
116	107	Botrans sp. z o.o., Kościerzyna	87 479	16,1	75 328	59 872	2 623	2 061	2 101	1 653	27 612	24 651	8 072	6 625	53

REKLAMA 894236

25

FM > LOGISTIC

25 YEARS
IN CENTRAL
EUROPE

Ready for the
next **25** years

4 kraje

5 500 pracowników

17 platform

30 x-docków

2 500 pojazdów

1 000 000 miejsc paletowych

#readyforyourchallenge

FM Logistic CE jest częścią FM Group - globalnego lidera rozwiązań logistycznych powstałego we Francji, obecnego dzisiaj na 3 kontynentach, w 14 krajach na świecie.

Obserwuj nas na LinkedIn



Ranking najlepszych firm spedycyjnych

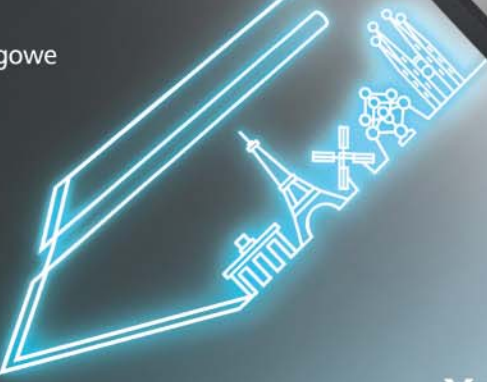
Poz. 2020	Poz. 2019	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2019/2018 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2019 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2019 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2019 r.
117		Nijman Zeetank International Transport sp. z o.o., Sandomierz	87 073	-1,3	88 177	67 238	1 973	5 520	1 476	4 440	46 555	45 742	24 978	23 509	450
118	112	3LP SA, Siechnice	86 592	16,7	74 188	60 186	-4 182	5 406	-3 420	4 248	161 349	166 643	51 025	54 445	223
119		Nowak Transport, Radzionków	82 797	2,5	80 753	76 292	1 830	1 291	1 830	1 291	25 353	25 358	2 271	3 198	86
120		Futura Cargo sp. z o.o., Warszawa	81 628	16,8	69 899	60 689	1 333	1 489	1 007	1 233	27 728	24 729	5 669	5 278	38
121	118	Galan Logistics sp. z o.o., Kobyłanka	81 439	27,3	63 989	44 165	4 320	2 929	3 210	2 250	29 198	26 496	10 554	7 344	30
122		Huber sp. z o.o. sp.k., Jaworzno	79 001	22,0	64 738	62 965	1 106	1 615	1 106	1 615	52 367	35 389	6 169	6 679	225
123	103	Expeditors Polska sp. z o.o., Warszawa	78 630	2,2	76 953	79 018	10 607	8 556	9 000	7 424	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
124	113	Amaz sp. z o.o. sp.k., Oświęcim	75 570	7,2	70 503	54 715	1 184	1 540	1 184	1 540	8 773	8 693	3 749	4 104	20
125		Supertrans sp. z o.o., Karczew	75 051	27,6	58 830	34 426	1 262	918	998	717	21 150	20 475	7 769	6 771	50
126		F.L. Polska sp. z o.o., Szczecin	74 113	-7,0	79 694	74 240	2 152	2 588	1 617	1 928	11 877	9 938	2 225	2 536	25
127	106	Chemikals sp. z o.o., Braniewo	72 967	-5,2	76 961	59 319	9 722	7 020	7 765	5 780	125 191	119 046	96 568	88 803	194
128		Transsped sp. z o.o. sp.k., Malawa	72 338	3,7	69 785	59 796	711	277	711	277	46 022	52 626	21 120	20 453	178
129		Logfret Poland sp. z o.o., Warszawa	72 231	44,3	50 045	36 220	322	823	225	510	16 731	15 734	536	745	25
130	120	Grupa DTA, Warszawa	71 567	18,2	60 557	51 295	-670	525	-663	284	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
131	111	A. Hartrodt (Polska) sp. z o.o., Szczecin	70 699	-1,1	71 452	78 177	466	577	312	418	13 046	14 845	4 534	4 222	79
132	114	Enterprise Logistics sp. z o.o. sp.k.a., Stargard	69 297	3,0	67 273	61 080	3 051	2 395	2 201	1 843	36 465	38 131	25 493	23 292	24
133		Langowski Logistics sp. z o.o. sp.k., Gdynia	69 210	-7,6	74 884	53 771	1 661	3 030	1 633	2 861	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
134		Sped Trans Polska sp. z o.o., Katowice	68 276	-11,3	76 944	63 346	1 552	2 670	1 209	2 104	17 894	17 770	8 903	7 694	20
135		Via Cargo SA, Warszawa	66 673	-25,9	90 029	105 958	2 413	3 445	1 929	2 751	24 386	24 357	15 010	14 456	20
136	108	Spedycja Polska Spedcont sp. z o.o., Łódź	66 349	-11,0	74 548	63 237	3 509	4 383	2 787	3 465	34 868	38 216	20 366	17 579	94
137		CTL Północ sp. z o.o., Gdynia	65 788	17,4	56 046	52 108	10 392	8 822	8 287	7 051	89 855	74 546	52 876	49 422	288
138		Coltrans sp. z o.o., Klaudyn	65 488	5,6	62 026	49 002	433	1 500	239	1 176	26 995	15 637	5 765	5 526	130
139		ITP Logistyka Transport Palety, Owińska	65 199	46,5	44 517	32 524	1 626	610	1 626	610	13 321	16 982	4 210	3 403	24
140		PHU Mik Piosik sp.j., Nowy Tomysl	65 198	38,1	47 228	36 589	9 983	4 263	9 983	4 263	36 713	26 894	21 460	13 478	40
141		Global Motion sp. z o.o., Kraków	65 122	0,8	64 630	63 557	1 064	1 784	783	1 646	40 976	38 346	12 741	10 803	108
142		Polprost Internationale Spedition sp. z o.o., Warszawa	64 847	22,9	52 763	60 291	-435	634	-453	507	21 910	18 899	10 450	10 904	50

REKLAMA 893096

Łączymy Europeę

Dzięki DKV BOX EUROPE możesz swobodnie podróżować po Europie. Dotrzyj wygodnie do celu z pomocą tylko jednego urządzenia. Oszczędź czas dzięki instalacji plug-and-play, automatycznym fakturom i wygodnej obsłudze.

dkv-euroservice.com/pl/uslugi/oplaty-drogowe



You drive, we care.



Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Poz. 2020	Poz. 2019	Nazwa firmy [grupy]	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zmiana przychodów 2019/2018 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2018 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2017 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2018 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2018 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2019 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2018 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2019 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2018 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2019 r.
143		Spedman Global Logistics sp. z o.o., Gdynia	63 810	32,5	48 169	50 583	4 014	2 735	3 214	2 215	13 847	10 570	5 754	5 095	21
144		Legarto Logistic sp. z o.o., Zielona Góra	63 760	20,9	52 744	34 469	2 314	48	2 023	48	32 611	26 860	4 717	2 694	153
145		Caveral sp. z o.o. sp.k., Szczecin	62 689	19,9	52 287	127 000	4 057	2 855	4 057	2 855	8 349	7 734	3 591	3 300	80
146	117	Convoy Logistics Platform sp. z o.o.,	61 859	-4,8	64 999	61 805	3 296	3 639	2 675	2 940	10 428	7 911	5 319	4 645	b.d.
147		Hwasung Corporation sp. z o.o., Ustroń	59 795	4,5	57 218	23 299	3 094	1 727	2 495	1 336	8 228	11 510	2 511	1 352	16
148	63	Cosco Shipping Lines (Poland) sp. z o.o., Warszawa	58 909	-71,9	209 439	152 640	1 532	1 707	1 037	1 317	50 506	46 537	4 837	3 800	62
149		PPHU Zadroga sp.j., Ostrów Mazowiecka	58 140	9,1	53 268	40 136	6 516	7 288	6 516	7 288	32 249	32 987	26 064	25 234	126
150		Elltrans sp. z o.o. sp.k., Gdańsk	58 061	8,9	53 332	23 208	744	843	744	843	34 995	34 073	2 064	1 319	b.d.
151		LogWay Solution sp. z o.o., Janikowo	57 668	10,8	52 039	50 048	1 209	553	876	428	12 926	11 530	2 725	2 353	26
152		KMC Services sp. z o.o., Kraków	57 218	8,4	52 789	47 285	1 718	3 269	1 322	2 613	15 018	15 337	50	50	94
153		Nowa Trans sp. z o.o., Zabrze	56 330	-6,5	60 258	61 153	1 424	206	1 258	210	30 595	27 996	9 458	8 319	133
154		Amplus Logistic sp. z o.o., Prandocin-Ily	55 807	3,0	54 185	b.d.	552	62	552	30	34 808	34 505	714	163	70
155		Epaka sp. z o.o. sp.k., Łuków	55 772	41,5	39 410	b.d.	2 951	1 984	2 951	1 984	11 903	9 236	1 561	2 085	b.d.
156		TS Transport Service sp. z o.o., Gdynia	55 678	8,3	51 405	47 053	1 754	5 850	1 403	4 706	43 573	48 133	16 684	17 881	59
157		Prymus sp.j., Gongolina	55 664	-3,6	57 715	48 681	1 427	3 643	1 427	3 643	15 883	20 069	5 047	7 264	30
158		Europe Group sp. z o.o., Prusice	55 453	20,7	45 926	b.d.	1 659	-1 041	1 714	-1 330	20 588	18 242	12 581	10 867	b.d.
159		Birex Firma Usługowo Handlowa, Jarocin	52 551	-9,7	58 222	47 992	4 662	7 776	4 662	7 776	54 723	50 785	19 355	17 480	140
160		Agility Logistics sp. z o.o., Warszawa	51 879	-4,7	54 420	39 214	1 745	2 137	1 368	1 882	14 171	17 971	b.d.	5 493	30
161		WGL Poland sp. z o.o., Wronki	51 137	-0,5	51 395	52 158	-2 668	9	-2 668	-11	8 109	12 197	-989	1 680	18
162		PW Euro Transchem sp. z o.o., Włocławek	51 107	-1,0	51 605	51 691	-1 491	-517	-1 296	-403	16 981	21 910	6 736	8 032	100
163		M Logistic sp. z o.o., Tychy	50 186	8,0	46 457	46 668	5 401	3 752	5 328	3 700	242 717	243 385	139 548	134 220	40
164		Trans Truck Serwis Drob sp.j., Tychy	50 139	16,0	43 226	39 537	6 228	4 646	6 228	4 646	50 951	47 781	32 684	27 934	24
165		Dasko Logistics sp. z o.o., Niepruszewo	50 012	9,3	45 736	42 133	242	244	52	579	29 100	27 481	6 318	6 267	b.d.

KOMENTARZ

OPINIA

PRACY NIE ZABRAKNIE

Miniony rok był udany dla branży TSL. Przychody wszystkich firm rankingu w 2019 roku wyniosły 64,12 mld zł, co oznacza 8,8-procentowy wzrost w stosunku do roku wcześniejszego. Branża TSL uzyskała dynamikę o blisko 1 pkt proc. wyższą od 500 największych firm działających w Polsce. Z rankingu wynika, że najszybciej rosły firmy o przychodach poniżej miliarda złotych. Pierwsza dziesiątka zanotowała dynamikę przychodów sięgającą 6,6 proc., druga dziesiątka zwiększyła obroty o 16,3 proc. Trzecia dziesiątka uzyskała dynamikę 8,8 proc., czwarta 18,4 proc. Przedsiębiorstwa z piątej dziesiątki (mające po ok. 0,25 mld zł przychodu) zanotowały przyrost obrotów wynoszący 5,8 proc. Zapewne 2019 rok będzie ostatnim rokiem wzrostu w najbliższych latach. Nie wiadomo, czy pandemia powróci, nie jest także jasne, jakie szkody w gospodarkach spowoduje jej ewentualny nawrót. Długofalowo pracy jednak nie zabraknie i Komisja Europejska przewiduje, że do 2050 roku przewozy ładunków wzrosną o 60 proc.

ROBERT PRZYBYLSKI



TOMASZ STARZYK, Bisnode Polska

Polskie firmy transportowe płacą relatywnie dobrze. Zdecydowanie lepiej niż w przemyśle, handlu czy budowlance. Pod tym względem bardziej korzystnie prezentują się także na tle większości przedsiębiorstw z krajów Europy, a także świata. Taki wniosek płynie z corocznie przygotowywanego przez Bisnode opracowania „Payment Study”. Pokazującego zachowania i etykę płatniczą przedsiębiorstw z blisko 40 krajów na świecie. Badanie pokazuje, że blisko 75 proc. polskich firm transportowych w terminie płaci swoje zobowiązania wobec

kontrahentów. To wynik zdecydowanie lepszy, m.in. od przedsiębiorstw ze Szwecji (61,2 proc.), Niemiec (52,4 proc.). Najmniejszą rzetelnością w regulowaniu swoich zobowiązań w Europie, od lat wykazują się firmy z południa Europy, a także Bałkanów. Tutaj odsetek firm płacących w terminie spada poniżej 30 proc. Przy czym najslabiej w badaniu wypadają firmy z Portugalii, gdzie na czas płaci zaledwie 10,2 proc. firm. We Włoszech (23 proc.), Bułgarii (22,7 proc.) i Rumunii (21,6). Średnio w Europie 44 proc. firm transportowych płaci w terminie.

Jednocześnie się zdarza, że polskie firmy transportowe na swoje pieniądze czekają nawet i 90 dni. To prawie trzy miesiące bez zapłaty za swoją pracę. Ogromne wyzwanie i zagrożenie dla płynności finansowej firmy. Tym bardziej że to właśnie firmy transportowe jako łącznik między zamawiającym producentem a ostatecznym wykonawcą usługi, ponoszą lwią część kosztów w całym łańcuchu dostaw. Do tego należy doliczyć miesięczne koszty związane z paliwem, utrzymaniem pracownika, eksploatacji pojazdu, opłat za autostrady i obciążenia podatkowe.

REKLAMA 894240



International transport
since 1989

TRANSPORT NA TERENIE EUROPY

PONAD 30 LAT DOŚWIADCZENIA

ZREALIZOWANYCH ZAMÓWIEŃ ROCZNIE

JEDNOSTEK TRANSPORTOWYCH

KM PRZEJECHANYCH ROCZNIE

WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG

DEDYKOWANE ROZWIĄZANIA IT

DIGITALIZACJA

24 H MONITORING
TELEMATYKA

AUTOMATYZACJA
PROCESÓW (RPA)

NOWOCZESNE
SYSTEMY IT

DOSTOSOWANIE
DO APLIKACJI KLIENTÓW

Dostarczamy **jakość**



www.linktransport.eu

