

4/2017



Logistyka przez cały rok
najtaniej w prenumeracie redakcyjnej

PRENUMERATA



REDAKCYJNA

www.czasopismologistyka.pl

Pół wieku ILiM
str. 7

Niezmienna istota
logistyki
str. 10

Intralogistyka

Przyszłość
voice-pickingu
str. 35

Rozwiązania cyfrowe w logistyce

Nowe technologie -
zmiany na rynku usług
str. 43

Usługi logistyczne

Monitorowanie
przewozu towarów -
nowe obowiązki
str. 45

Standardy i rozwiązania GS1

System GS1 w Polsce
str. 61

Logistyka – nauka

Usprawnienie procesu
produkcji - case study
str. 2

Logistyka

Nauka dla praktyki
Czasopismo ukazuje się od 1970 r.



Instytut Logistyki i Magazynowania

50
lat

Innowacyjne rozwiązania w logistyce i e-gospodarce



CENA E-WYDANIA:
31 PLN (W TYM 8% VAT)

- 7 Pół wieku działalności Instytutu Logistyki i Magazynowania – rozmowa z Dyrektorem ILiM
Iwo Nowak
- 10 Istota logistyki jest od wieków niezmienna – wywiad z prof. Jackiem Szołtyskiem
Iwo Nowak
- 15 Jak nowe technologie i zmiany w zwyczajach zakupowych konsumentów wpływają na branżę logistyczną
Kamil Szymanski
- 19 PKP SA będzie aktywizować swoje tereny o największym potencjale logistycznym – wywiad z Mirosławem Antonowiczem, członkiem Zarządu PKP SA
Iwo Nowak
- 21 Wskaźniki logistyczne w przedsiębiorstwach działających w Polsce – wyniki badań panelowych
Szymon Strojny
- 26 Nowy typ pracownika
Zbyszek Krowienka
- 27 Bernard Joseph LaLonde – zarządzanie łańcuchem dostaw
Mirosław Skarżyński
- 28 Konferencja EXCHAiNGE 2017, czyli „Na początku był łańcuch dostaw...”
Iwo Nowak

Intralogistyka

- 30 Dynamika i tempo zmian na polskim rynku nieruchomości magazynowo-produkcyjnych – wywiad z Jakubem Kurkiem
Iwo Nowak
- 32 Innowacyjne rozwiązania w logistyce magazynowej
Anita Fajczak-Kowalska, Magdalena Kowalska
- 35 Przyszłość voice-pickingu
Łukasz Iwaniczak
- 36 Ochrona przeciwpożarowa konstrukcji stalowych w budynkach magazynowych
Adam Buszko

Rozwiązania cyfrowe w logistyce

- 39 Ludzie i maszyny jako partnerzy logistyki 4.0 – 35 „Rozmowy Dortmundzkie”
Tomasz Janiak
- 40 Kompleksowe rozwiązanie kontroli warunków w transporcie i logistyce z poznańskiej firmy
Karol Maćkowiak
- 43 Nowe technologie w logistyce. Jakie zmiany na rynku usług logistycznych zachodzą pod wpływem innowacji?
Paweł Włoczek

Usługi logistyczne

- 45 Monitorowanie przewozu towarów – nowe obowiązki i nowe wyzwania
Lidia Adamek-Baczyńska, Olga Palczewska
- 47 Problematiczne postanowienia umowne w zleceniach przewozowych – kara umowna
Magdalena Brzezicka
- 50 Prawne aspekty importu i dystrybucji produktów kosmetycznych w unii europejskiej
Karolina Kulińska
- 55 Kompendium do umowy przechowania
Sebastian Fabisiak
- 58 Koszty alternatywne w szacowaniu wartości decyzji, demagogia sieci
Ewa Kowalska-Napora, Krzysztof Piastowski

Standardy i rozwiązania GSI

- 60 System GSI w Polsce – historia wdrażania kodów kreskowych i innych standardów GSI
Elżbieta Hałas
- 64 O historii Grupy Raben w Polsce i współpracy z Instytutem Logistyki i Magazynowania oraz GSI
Edyta Śluszczak
- 66 Zakodowani kurierzy
Agata Horzela

Logistyka - nauka

- 2 Możliwości usprawnień procesu produkcji akcesoriów do elektronarzędzi – case study
Daria Orłowska, Anna Korczak, Ewa Kulińska
- 12 Determinizm finansowy w efektywnej logistyce – projekt inwestycyjny
Ewa Kowalska-Napora, Krzysztof Piastowski

Wydawca

Instytut Logistyki i Magazynowania
61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6

Dyrektor

Dr inż. Grzegorz Szyszka

Redakcja czasopisma „Logistyka”

61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6
fax 61 852 63 76
e-mail: redakcja@ilim.poznan.pl
www.czasopismologistyka.pl

Rada Naukowo-Programowa „Logistyki”

Prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski (p.o. Przewodniczącego)
Uniwersytet Gdański

Prof. zw. dr hab. Marek Ciesielski
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Prof. dr hab. inż. Marek Fertsch
Politechnika Poznańska

Janusz Gocalek
Talex SA

Prof. Dr. Otto Jockel
ISM International School of Management
(Niemcy)

Dr inż. Grzegorz Lichocik
Dachser Sp. z o.o.

Dr inż. Aleksander Niemczyk
GSI Polska

Dr. Francis Rome
Flanders Institute for Logistics
(Belgia)

Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag
Technische Hochschule Wildau
(Niemcy)

Redaktor naczelny
Dr Iwo Nowak
tel. 61 850 49 25

Redaktor statystyczny
Prof. zw. dr hab. Magdalena Osirińska
Uniwersytet Mikołaja Kopernika
e-mail: emo@umk.pl

Redaktor
Tomasz Janiak (dział zagraniczny)
tel. 61 850 49 22

Promocja
Artur Olejniczak
artur.olejniczak@ilim.poznan.pl
tel. 61 850 49 26

Kolportaż
Ewa Maciorowska
ewa.maciorowska@ilim.poznan.pl
tel. 61 850 49 24

Współpracownicy
Dr inż. Stanisław Krzyżaniak
Michał Koralewski

Adiustacja, redakcja techniczna, korekta,
opracowanie graficzne wydania
Dr Iwo Nowak

Redakcja nie odpowiada za treść reklam
oraz zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji tekstów.
© Wszelkie prawa zastrzeżone.
Nakład: 2000 egz.

Montaż elektroniczny i druk
Zakład Poligraficzny Moś & Łuczak sp.j.
ul. Piwna 1, 61-065 Poznań,
tel. 61 863 71 65

Opracowanie graficzne okładki: Iwo Nowak
(wykorzystano m.in. materiały ILiM)

Jak nowe technologie i zmiany w zwyczajach zakupowych konsumentów wpływają na branżę logistyczną

Rozwój technologii, w połączeniu ze zmieniającymi się zwyczajami konsumentów odmiennie sposób, w jaki sklepy internetowe dystrybuują i dostarczają produkty klientom. To jeden z trendów, jaki wpłynie na kierunek rozwoju logistyki w Europie. W najnowszym raporcie „Megatrendy w Logistyce” (*Logistic Megatrends*) przygotowanym przez Savills, prognozujemy, że na całym kontynencie potrzebna będzie większa ilość powierzchni magazynowych.

Zwiększone zapotrzebowanie na magazyny związane będzie między innymi z rozwojem handlu on-line, chociaż obecnie tylko 8% transakcji detalicznych w całej Europie odbywa się za pośrednictwem Internetu. Jednakże według Działu Badań Savills, do 2025 roku współczynnik ten ma wzrosnąć do 25%, co pociągnie za sobą przełomowe zmiany. Drugi istotny powód to szeroko rozumiany rozwój technologii, które wpłyną na wszystkie aspekty zarządzania łańcuchem dostaw. Te zmiany będą widoczne zarówno dla klienta końcowego, producenta czy dystrybutora, jak i operatora logistycznego.

Takie marki, jak Amazon, Uber, Deliveroo, Wayfair, ASOS, Zalando, Ocado, Spotify, Netflix i AO.com, zwiększają sprzedaż i udział w rynku wykorzystując najnowsze trendy lub często je kreując, podczas gdy tradycyjne firmy próbują nadążyć za zmianami. Jakość obsługi i duży wybór to kluczowe czynniki we współczesnym świecie, gdzie logistyka pełni bardzo ważną rolę dla osiągania strategicznych celów firmy.

Technologia a łańcuch dostaw

Coraz popularniejsze drony i rozwój pojazdów autonomicznych już dziś zaczynają zmieniać sposób dostawy towarów do klienta. Firmy takie, jak Amazon czy Uber eksperymentują z nowymi rozwiązaniami, aby jak najbardziej skrócić czas dostawy produktu. Już w chwili obecnej projekty pilotażowe, na przykład Amazon Flex i UberRUSH, działają na terenie Wielkiej Brytanii i USA. Obydwa są oparte na podobnych zasadach – każdy może zostać dostawcą, wystarczy samochód i odpowiednia aplikacja. Bardziej zaawansowane technologicznie rozwiązania są w fazie testów – autonomiczne ciężarówki i drony mogą zostać wdrożone do użytku dopiero po wprowadzeniu odpowiednich regulacji prawnych i rynkowych.



Benefity tych rozwiązań to między innymi redukcja zanieczyszczenia środowiska, zwiększenie bezpieczeństwa i skrócenie czasu dostawy przy jednoczesnym ograniczeniu udziału czynnika ludzkiego. Z badań firmy Morgan Stanley wynika, że do roku 2030 wszelkie braki w regulacjach prawnych i przeszkody technologiczne zostaną pokonane. Istnieje jednakże obawa czy kwestie bezpieczeństwa i chęć ochrony niektórych gałęzi przemysłu nie przeważą nad potencjalnymi korzyściami tych rozwiązań.

Faktem jest wielkość nakładów firm przodujących w branży e-commerce na badania nad nowymi technologiami.

¹ Kamil Szymański – Dyrektor w Dziale Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych w firmie doradczej Savills. Jest odpowiedzialny za obsługę transakcji najmu powierzchni magazynowej firm z branży logistycznej. Posiada 12-letnie doświadczenie w branży TSL i nieruchomości magazynowych. Realizował projekty m.in. dla Harper Hygienics, DSV, DB Schenker, No Limit, ID Logistics i XPO Logistic. Reprezentował klientów m.in. z branży e-commerce, motoryzacyjnej, modowej i FMCG, doradzając zarówno przy wyborze nowej lokalizacji, jak i przy negocjacjach kontraktów. W przeszłości pracował m.in. dla DHL i TNT.

W samym 2016 roku Amazon wydał ponad 14,2 mld USD na rozwój tego sektora plasując się na drugim miejscu po firmie Volkswagen. Nie wiemy wprawdzie, jaka część tej kwoty została wydana na technologię dronów, ale sam Amazon przyznaje, że 86% ich przesyłek waży mniej niż 2 kg, co oznacza, że można je transportować w ten sposób. Taka droga dostawy byłaby też znacznie tańsza. Nie można zapomnieć, że nie tylko firmom zależy na skróceniu tego procesu. Sam rynek wymaga coraz krótszego czasu dostawy. Technologia dronów i pojazdów elektrycznych pozwoli na dostawę już następnego dnia rano lub nawet w ciągu godziny, gdyż nie będą miały tu zastosowania normy dotyczące hałasu.

Dla logistyki te zmiany oznaczają także możliwość umiejscowienia magazynów tam, gdzie do tej pory z różnych powodów ich nie było. Będzie można wybrać lokalizację z niższą ceną gruntu, tańszą siłą roboczą lub niższymi podatkami. Można spodziewać się również więcej magazynów położonych przy granicach oraz więcej etapów w łańcuchu dostaw, które usprawnią proces związany z odprawą celną produktów. Wynika to z faktu, że globalni konsumenci będą kupować coraz więcej produktów w sklepach zagranicznych, o ile koszty dostawy nie będą zbyt drogie.

Roboty w magazynie

Technologia wpłynie na łańcuch dostaw, ale też na to, co dzieje się wewnątrz magazynu, zwiększając zarówno skuteczność jak i wydajność pracy. Międzynarodowa Federacja Robotyki twierdzi, że podaż robotów przemysłowych osiągnie 400 000 sztuk do 2018 roku i będzie rosła 15% rocznie.

Robotyka w przemyśle produkcyjnym to już norma, natomiast w logistyce to wciąż nowość. Jednak największe firmy stawiają już na tym polu pierwsze kroki. W 2012 roku Amazon kupił firmę z branży robotyki Kiva Systems, a obecnie ogłosił otwarcie najnowszego obiektu w Tilbury, Essex. Firma powiększa swoją sieć w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynkowe. Nowe placówki Amazon mają obsługiwać między innymi małe firmy, które korzystają z usługi Marketplace oraz ciągle poszerzającą się ofertę produktów firmy. Ośrodek w Tilbury to zarówno 1500 nowych miejsc pracy jak i najnowsze rozwiązania robotyki Amazon Robotics. To już trzecia, po otwartych na początku tego roku placówkach Amazon w Dunstable i Doncaster, wykorzystująca rozwiązania robotyki w swojej działalności. Roboty mają za zadanie przyspieszenie i optymalizację procesów w magazynach. Składują towary, przenoszą całe półki tak, że pracownicy nie muszą tracić czasu na chodzenie, bo towary przywożone są do nich. Dodatkowo oszczędzają 50% przestrzeni poprzez składowanie większej liczby towarów na metr kwadratowy.

Badania przeprowadzone przez Centrum Innowacji DHL przewidują, że roboty będą pracować we wszystkich fazach łańcucha dostaw – od krajowych ośrodków dystrybucyjnych do centrów sortowania przesyłek i lokalnych węzłów dostawczych. Kluczem do ich wdrożenia będzie zmniejszenie wymaganych inwestycji w miarę wzrostu produkcji na całym świecie.

Robotyka to nie tylko samodzielne maszyny. Urządzenia typu wearable (inteligentna elektronika do noszenia) staną się powszechne w ciągu najbliższych 15 lat i będą uzupełniały oraz wspierały pracowników. Przyjmą one wiele form, takich jak inteligentne okulary, które mogą wyświetlać informacje lub egzoskielety, które pomogą w ciężkich zadaniach manualnych.

Podczas, gdy inteligentne okulary pozostają produktem niszowym dla konsumenta, ich możliwości zostaną wykorzysta-

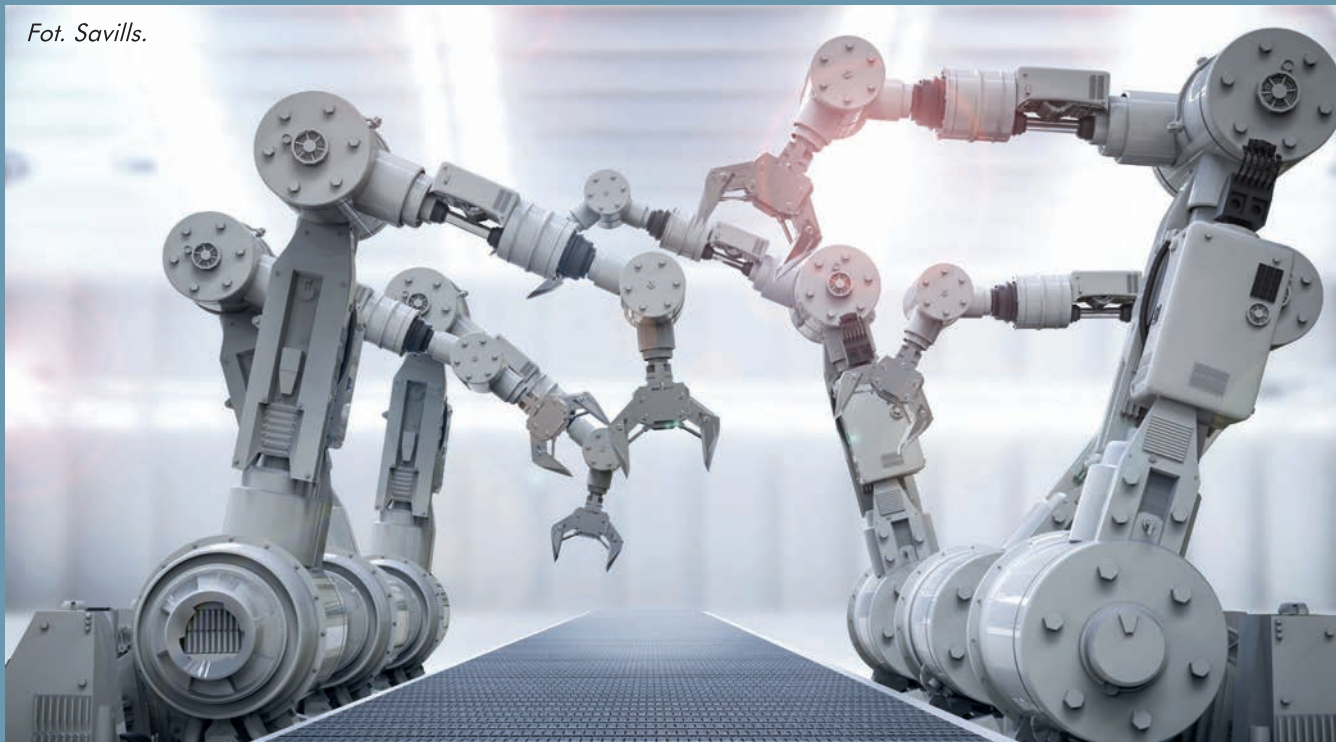
ne w ramach łańcucha dostaw. Niedawne pilotażowe badanie przeprowadzone przez DHL wykazało wzrost produktywności o 25% i obniżenie poziomu błędów do zera. Urządzenia podobne do obecnych inteligentnych zegarków i trackerów fitness staną się popularne, ponieważ będą łączyć funkcje poprawy efektywności z kontrolą samopoczucia i zdrowia personelu. W związku z tym zmieni się samo wyposażenie i wewnętrzna organizacja magazynów. Powstaną budynki dużo wyższe, z zautomatyzowanymi regałami.



Fot. Savills.

Wszystko to będzie możliwe dzięki zwiększeniu wykorzystania bezprzewodowej transmisji danych i łączności urządzeń. Internet rzeczy do 2020 roku ma połączyć 50 mld urządzeń. Dla końcowych użytkowników oznacza to poprawę jakości życia, pozwalając im kontrolować temperaturę lub oświetlenie w mieszkaniu. Dla łańcucha dostaw korzyści będą jeszcze większe.

Zgodnie z analizami Savills, największe zmiany będą widoczne w magazynie. Czujniki i znaczniki identyfikacji radiowej (RFID) umożliwią poznanie dokładnej lokalizacji dowolnego produktu w dowolnym momencie. Dzięki temu będzie można lepiej zarządzać stanem magazynowym, co umożliwi uzyskanie oszczędności przez firmy. Natomiast widoczność towaru na każdym etapie zamówienia stanie się obszarem konkurencji między markami. Jeśli produkty zostaną oznaczone chipem RFID, dane zawarte w chipie mogą zostać połączone z danymi, takimi jak lokalizacja, warunki drogowe i inne informacje, które następnie można udostępnić użytkownikowi końcowemu. Ta technologia spowoduje rozmycie granicy pomiędzy handlem detalicznym a logistyką.



Rynek polski

Polska pozostaje w ścisłej europejskiej czołówce pod względem rozwoju sprzedaży internetowej. Według badań Centre for Retail Research „Online Retailing Britain, Europe, US and Canada 2016”, sprzedaż w Polsce w 2016 roku wzrosła około 17,8% w porównaniu do ubiegłego roku i podobny wzrost prognozowany jest na rok bieżący. Natomiast wartość rynku ma osiągnąć poziom 36 mld zł, a w przeciągu kolejnych czterech – pięciu lat analitycy rynkowi szacują podwojenie tej liczby. Na uwagę zasługuje również znacznie wyższa dynamika wzrostu segmentu internetowego w stosunku do tradycyjnego oraz zakupy realizowane w zagranicznych e-sklepach, do których Polacy przekonują się najszybciej ze wszystkich Europejczyków. Według obliczeń firmy Postnord zawartych w opracowaniu „E-commerce in Europe”, w 2016 roku liczba Polaków zamawiających produkty z zagranicy wzrosła o 12 punktów procentowych w porównaniu do poprzedniego roku.

Dużym sukcesem jest również pojawienie się nowych kategorii sklepów wchodzących w handel internetowy. Silny wzrost mogliśmy zaobserwować w takich branżach, jak turystyka, aranżacja wnętrz, zabawki, akcesoria zwierzęce, dobra luksusowe, edukacja czy meblarstwo. Szacuje się, że poprzez kanał mobilny zakupów dokonuje około 40% Polaków, podczas gdy na rynku chińskim, który w zawrotnym tempie staje się benchmarkiem e-commerce dla Polski, w ten sposób wydaje pieniądze blisko 70% użytkowników urządzeń przenośnych.

Polski rynek transgraniczny w e-commerce jest, w porównaniu do pozostałych rynków unijnych, słabo rozwinięty. Polki i Polacy decydują się na tego rodzaju zakupy trzy razy rzadziej niż mieszkańcy Unii Europejskiej. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest to, że najważniejszą wartością jest dla nas niższa cena - tak deklaruje 44,8% Polaków pytanym przez Eurostat.

Stałym wyzwaniem od kilku lat jest skrócenie czasu dostawy, które ma niebagatelny wpływ na konwersję zakupową. Są

już w naszym kraju sklepy, które wzorem Amazona uruchomiły możliwość dostawy tego samego dnia w ramach aglomeracji miejskich.

Rynek logistyczny również notuje stały wzrost. Polska już od kilku lat jest coraz bardziej atrakcyjnym miejscem na logistycznej mapie Europy. Ze względu na coraz lepszą infrastrukturę drogową, dość dobrą dostępność gruntów inwestycyjnych, jak również relatywnie niskie koszty zatrudnienia, Polska często jest wybierana przez firmy z sektora e-commerce na miejsce lokalizacji magazynów. Amazon jest obecny ze swoimi magazynami w Polsce już od 2014 roku, pomimo, że jako sklep nie oferuje oficjalnie swojej usługi na naszym rynku. Kolejne magazyny amerykańskiej firmy powstawały w Poznaniu (100 600 m² w 1 kw. 2014), Wrocławiu (100 600 m² w 1 kw. 2014), a ostatnio w Szczecinie (161 500 m² w 4 kw. 2016) i Sosnowcu (135 000 m² w 1 kw. 2017). Inny gigant e-commerce, Zalando, otworzyło swój magazyn w zeszłym roku w Szczecinie (130 000 m² w 3 kw. 2016). Trudno dokładnie oszacować udział branży e-commerce w rynku powierzchni magazynowych ze względu na rozbieżności między operacjami własnymi, a outsourcingiem do operatorów logistycznych.

E-commerce w dużym stopniu wpływa na rozwój sektora powierzchni magazynowych i logistyki. Obserwujemy trend reorganizacji powierzchni i przygotowania do bardziej efektywnej współpracy z klientem. W ramach odpowiadania na oczekiwania klientów, firmy rozbudowują powierzchnie magazynowe oraz optymalizują, a także wprowadzają coraz większą automatyzację procesów wewnątrz magazynów i centrów logistycznych.

Podsumowanie

Technologia spowoduje dalsze zmiany na rynku logistycznym, ale różnice w modelach handlu detalicznego, łańcuchach dostaw, podejściu do nowych technologii i udziału e-handlu w poszczególnych krajach sprawiają, że nie ma jednego rozwiązania, które można zastosować w magazynach i centrach dystrybucji w całej Europie.

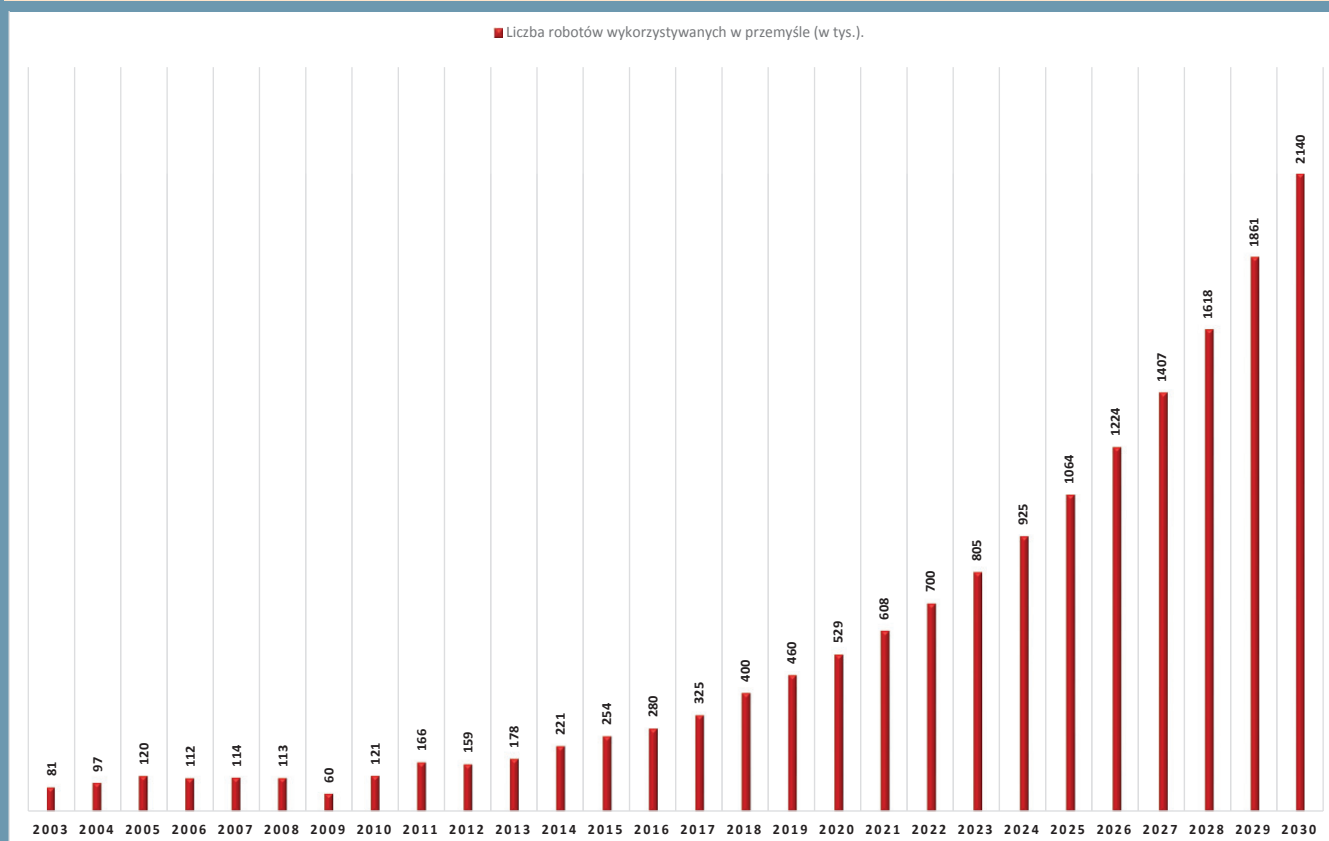
Tradycyjnie rozumiany format magazynu ewoluje w kierunku nieruchomości o łączonych funkcjach, zlokalizowanych na terenach zamieszkałych w związku z rosnącymi potrzebami na przestrzenie magazynowe w miastach. Technologia będzie wspomagać firmy dając im możliwość dynamicznego zarządzania produktami i realizacji zamówienia w ramach sklepu stacjonarnego, jednak nie zredukuje to potrzeby posiadania magazynu – tym bardziej, że koszty utrzymania lokalu handlowego są zdecydowanie wyższe niż powierzchni magazynowej.

Największy potencjał mają kraje takie, jak Francja i Niemcy, gdzie handel elektroniczny ma znacznie wzrosnąć. Jednak państwa Europy Wschodniej, gdzie koszty

pracy są niższe, a zasoby gruntów większe, mogą być również beneficjentem zachodzących zmian.

W Polsce dotychczas nie opłacało się inwestować w automatyzację procesów w magazynach. Siła robocza była stosunkowo tania, a jej dostępność na dobrym poziomie. Obecnie sytuacja zaczyna się zmieniać. Poziom bezrobocia w Polsce spada i wynosi obecnie około 8%. Oznacza to, że coraz trudniej o pracownika. W perspektywie kilku najbliższych lat automatyzacja procesów w magazynach zacznie odgrywać coraz większą rolę, a co za tym idzie – umowy na powierzchnie magazynowe będą podpisywane na coraz dłuższe okresy.

Wykres 1. Liczba robotów wykorzystywanych w przemyśle. Źródło: Prognozy Międzynarodowej Federacji Robotyki i Savills Research.



Tab. 1. Zasoby powierzchni magazynowej.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Q1 2017
Warszawa strefa I	480 232	518 756	555 676	567 170	572 300	572 300	686 500	707 000	690 700	712 800	680 758	687 155
Warszawa strefa II	1 015 816	1 252 338	1 655 955	1 952 300	1 972 400	1 972 400	2 119 600	2 171 100	2 202 100	2 281 942	2 485 672	2 500 935
Warszawa	1 496 048	1 771 094	2 211 631	2 519 470	2 544 700	2 544 700	2 806 100	2 878 100	2 892 800	2 994 742	3 166 430	3 188 090
Polska Centralna	209 095	418 476	739 444	821 529	924 700	950 000	1 025 900	1 051 980	1 172 580	1 321 275	1 410 994	1 511 897
Górny Śląsk	364 464	614 363	840 716	1 164 089	1 220 300	1 330 000	1 387 400	1 464 500	1 553 500	1 707 651	1 949 657	2 042 692
Poznań	395 956	432 084	645 032	751 657	790 500	846 000	887 900	897 100	1 166 100	1 409 272	1 613 379	1 704 789
Wrocław	153 146	271 667	474 758	622 093	644 500	666 500	752 800	853 300	1 202 100	1 306 642	1 473 662	1 503 686
Trójmiasto	10 000	82 691	101 718	101 718	134 000	140 000	175 000	195 700	247 700	314 919	364 051	399 560
Szczecin	0	0	41 586	41 586	41 586	42 586	41 600	41 850	66 450	143 490	188 124	210 239
Kraków	10 000	22 000	38 900	74 900	69 900	120 500	137 900	141 400	152 800	187 807	293 578	307 538
Toruń/Bydgoszcz	0	0	39 137	59 137	85 500	95 500	104 700	112 800	126 300	131 578	174 516	269 510
Rzeszów	0	0	0	0	0	32 500	63 500	63 450	63 450	169 976	207 951	207 951
Wschód										73 685	94 930	129 930
Inne										103 570	28 557	55 657
Rynek regionalne	1 142 661	1 841 281	2 921 291	3 636 709	3 910 986	4 223 586	4 576 700	4 822 080	5 750 980	6 869 865	7 799 399	8 343 449
Polska ogółem	2 638 709	3 612 375	5 132 922	6 156 179	6 455 686	6 768 286	7 382 800	7 700 180	8 643 780	9 864 607	10 965 829	11 531 539

Źródło Savills.

PKP SA będzie aktywizować swoje tereny o największym potencjale logistycznym

- wywiad z Mirosławem
Antonowiczem, Członkiem
Zarządu PKP SA

Iwo Nowak: *W ostatnim okresie czasu dużo możemy usłyszeć o inwestycjach realizowanych na PKP, szczególnie w linie kolejowe, ale czy to wystarczy, aby kolej odzyskała część rynku transportu towarów?*

Mirosław Antonowicz: Głównym czynnikiem determinującym kolejowy transport towarowy jest przepustowość linii oraz prędkość handlowa. Działaniami prowadzonymi do poprawy tych parametrów rynku są właśnie inwestycje na liniach kolejowych, które w sposób istotny poprawiają zdolności konkurencyjne kolejowego transportu towarowego. Poprawa parametrów linii jest podstawą dla rozwoju usług transportowych z wykorzystaniem transportu kolejowego. Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny poprawić bezpieczeństwo transportu, dostępność do portów, prędkość handlową pociągów towarowych, ponieważ – poza ceną – czas przewozu oraz punktualność są jednymi z kluczowych czynników definiujących konkurencyjność w obszarze przewozów towarowych. Oczywiście poprawa samych parametrów linii kolejowych nie wystarczy do wzrostu udziału kolei w rynku przewozów towarowych. Konieczne są również inwestycje w rozwój infrastruktury logistycznej (terminale przeładunkowe, intermodalne, magazyny, bocznicie). Realizacja tego typu przedsięwzięć o charakterze multimodalnym na styku z koleją przyczyni się do wzrostu udziału przewoźników kolejowych w rynku przewozu towarów. Jednocześnie widzimy

zasadność wprowadzenia nowych modeli biznesowych na rynku logistycznym. W tym zakresie chcemy – jako Grupa PKP – aktywnie działać w branży logistycznej i aktualnie pracujemy nad systemowym rozwiązaniem, które usprawni zarządzanie procesami logistycznymi w Grupie PKP, zapewniając trwałą rozwój tej gałęzi transportu na rynku. Nie do przecenienia są systemy tworzące relacje z klientami korzystającymi z transportu kolejowego oraz oferowane przez transport kolejowy rodzaje usług, z reguły kompleksowe, szyte na miarę i oparte o rozwiązania informatyczne oraz innowacyjne rozwiązania logistyczne. Dla odzyskania rynku niezbędne są innowacje w: taborze, systemach transportowych, rozwiązaniach dla klienta, modelach biznesowych, cyfryzacji kolei i bezpieczeństwie rozwiązań transportowych. Tylko tak możemy budować kolej 4.0.

I.N.: *Czy tereny będące w dyspozycji PKP SA nadają się pod kolejową infrastrukturę logistyczną i gdzie powinna ona powstać?*

M.A.: PKP SA posiada w swym portfelu nieruchomości zlokalizowane na terenie całego kraju, często w bardzo atrakcyjnych lokalizacjach. Znaczna



ich część, z uwagi na sąsiedztwo linii kolejowych, charakteryzuje się dużym potencjałem możliwości wykorzystania ich na cele transportowo-logistyczne. Trzeba podkreślić, że w zasobie nieruchomości PKP SA znajdują się zarówno tereny pod multimodalne platformy logistyczne, terminale masowe i kontenerowe, jak również nieruchomości, które mogą być wykorzystane jako punkty ładunkowe lub bocznice dla nowo powstających przedsiębiorstw oraz magazyny na przykład dla handlu e-commerce. Celem PKP SA jest wspieranie kolejowych przewozów towarowych wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i będzie wpływać na rozwój gospodarki kraju, czy też regionu lub społeczności lokalnej oraz rozwijać innowacyjne biznesy transportowo-logistyczne. Mając na względzie wspomniane okoliczności, PKP SA przeprowadziła wstępną analizę możliwości wykorzystania swoich nieruchomości na cele transportowo-logistyczne. W jej wyniku, do pakietu nieruchomości logistycznych PKP SA wstępnie zakwalifikowano ponad 70 nieruchomości położonych na terenie całego kraju. Obecnie PKP SA będzie przystępować do działań zmierzających do aktywizacji i logistycznego zagospodarowania tych terenów. Należy stwierdzić, że szczególnie interesujące są lokalizacje położone w rejonie kolejowych przejść granicznych z Białorusią (przykładowo można wskazać takie miejscowości, jak Małaszewicze, Kuźnica Białostocka, Geniusze) czy na styku z Ukrainą (Żurawica-Medyka, Dorohusk). Nie należy zapominać o potencjale kolei LHS. Wszystkie wymienione lokalizacje posiadają dostęp do szerokiego toru i są predysponowane nie tylko do obsługi wymiany handlowej Unii Europejskiej z Białorusią, Ukrainą, Rosją czy innymi krajami Wspólnoty Niepodległych Państw, ale również pełnienia kluczowej roli w koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Wzrost potoków towarowych w handlu z Chinami jest faktem. Ogromnym wyzwaniem jest pozyskanie części przepływów towarowych dla transportu kolejowego, a dużą rolę w tym zakresie może odegrać sprawność procesu przeładunkowego na naszej granicy z Białorusią i Ukrainą. Dla jedności działań – z punktu widzenia interesu Polski – trzeba myśleć o nowych rozwiązaniach, na przykład o klastrach transportowo-logistycznych. Spośród innych lokalizacji na pewno trzeba wymienić projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. PKP SA jest bardzo zainteresowana udziałem w tym przedsięwzięciu. Stwarza on realne szanse na wykorzystanie przez Polskę swojego tranzytowego położenia, co powinno przełożyć się na korzyści ekonomiczne dla naszych firm, w tym z branży kolejowej oraz na nowe miejsca pracy. Budowa centralnego „hub-u” przeładunkowego, koncentrującego i dekoncentrującego potoki ładunkowe z Azji i Europy, to szansa dla Polski. Jako PKP SA wspieramy inicjatywy z tym związane.

I.N.: *Jakie działania planuje podjąć PKP SA, aby kolejowa infrastruktura logistyczna powstała na tych terenach?*

M.A.: Sądzę, że wszechstronne i elastyczne. Będziemy przystępować do aktywizacji zidentyfikowanych terenów o największym potencjale logistycznym. W pierwszej kolejności zamierzamy wykorzystać kompetencje Grupy PKP – mam tu przede wszystkim na myśli kompetencje PKP CARGO SA. Jestem przekonany, że wspólnie możemy zrealizować bardzo interesujące projekty. Rozważamy również wykorzystanie części nieruchomości jako aktywa, które będą uczestniczyły w kreowaniu innowacyjnych rozwiązań logistycznych, na przykład logistyki kontraktowej typu 3PL lub 4PL. Kluczowym partnerem będą dla nas samorządy, zarówno gminne, powiatowe, jak i wojewódzkie, zależnie od skali przedsięwzięcia. Koordynacja podejmowanych działań, w tym planistycznych i infrastrukturalnych, pozwoli na osiągnięcie efektu synergii. Chcemy aby nasze nieruchomości były nie tylko włączone w system transportowy, ale również drogowy – a w niektórych miejscach również wodny śródlądowy. Jesteśmy również otwarci na współpracę z sektorem prywatnym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. W tym obszarze zależy nam na połączeniu wiedzy rynkowej i dynamiki prywatnych przedsiębiorców z ogromnym potencjałem, jaki posiadają nasze nieruchomości.

I.N.: *Czy PKP liczy na współpracę władz administracyjnych przy realizacji inwestycji terminalowych?*

M.A.: Pytanie to łączy się z tym, co powiedziałem wcześniej. Samorządy są dla nas kluczowym partnerem. W dużej mierze to od nich zależy polityka transportowa oraz przestrzenna na danym terenie. Myślę jednak, że nasza współpraca może być znacznie szersza i obejmować inicjatywy dotyczące spójnego zagospodarowania nieruchomości gminnych oraz tych należących do PKP SA. Pozwoli to na pełne wykorzystanie ich potencjału. Przykładowo mam tu na myśli aktualnie nieużytkowane bocznice kolejowe PKP SA sąsiadujące z rozległymi terenami gminnymi. Mogą to być interesujące miejsca do lokalizacji multimodalnych terminali przeładunkowych, a nawet dużych centrów logistycznych. Współpraca z samorządem może również obejmować wspólne promowanie lokalizacji oraz pozyskiwanie kontrahentów zainteresowanych prowadzeniem działalności na danym terenie. W efekcie wzrośnie ruch kolejowy, a gmina uzyska nowe miejsca pracy oraz dochody. W zakresie współpracy z inwestorami prywatnymi dopuszczamy różne modele działania: od dzierżawy do realizacji wspólnych przedsięwzięć. Z punktu widzenia naszej Spółki, wypracowany model współpracy musi uwzględniać strategię PKP SA, zgodnie z którą naszym celem jest czerpanie długoterminowych korzyści z posiadanych nieruchomości.

I.N.: *Dziękuję za rozmowę.*

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)

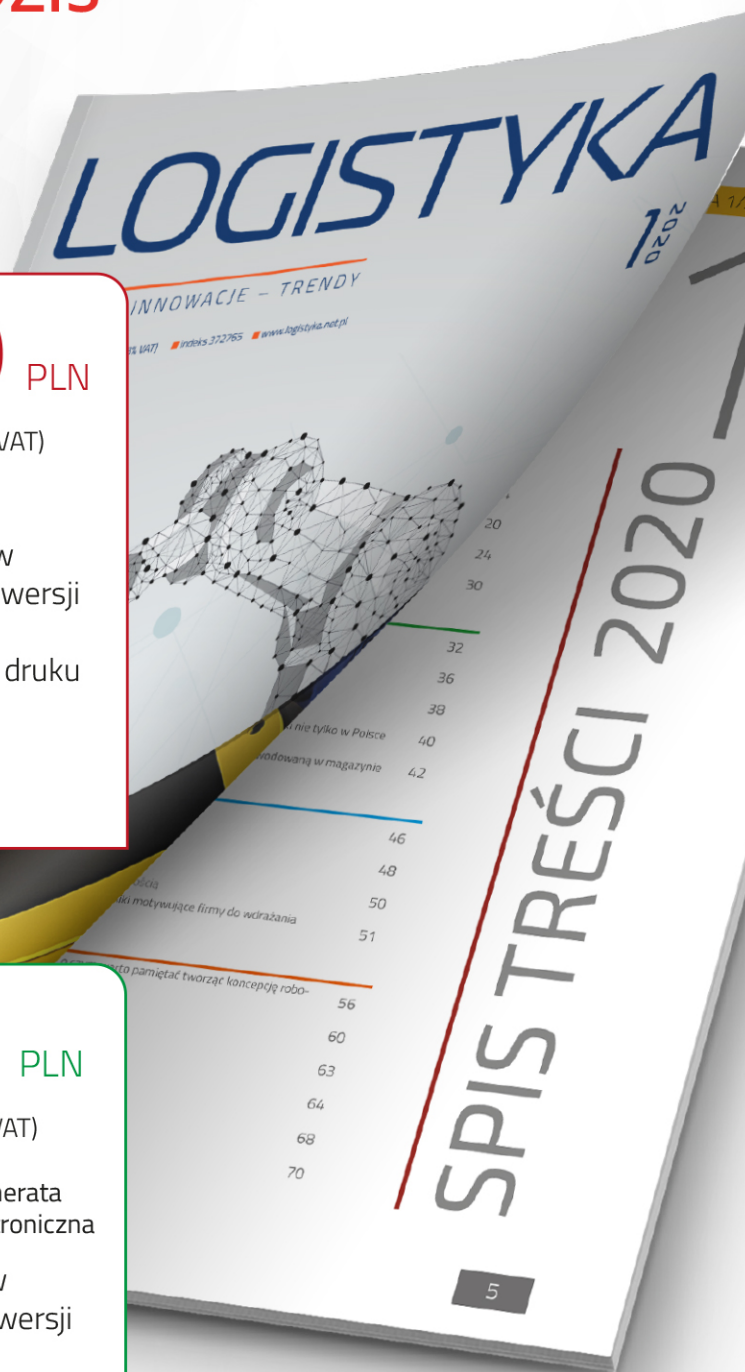
- egzemplarz numeru czasopisma w formie e-wydania

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:

agnieszka.piter@ilim.poznan.pl

+48 061 850 49 68

www.logistyka.net.pl/czasopismo

Kup książkę

LOGISTYKA

LOGISTYKA W NAJLEPSZEJ ODSŁONIE



NA LOGISTYCE ZNAMY SIĘ NAJLEPIEJ

WWW.LOGISTYKA.NET.PL

Kup książkę