



Logistyka

RANKING
TSL
2022

Automatyka zmniejszy
koszty funkcjonowania
magazynów

•Q11

Rośnie rola
logistyki
w e-handlu

•Q2

Sałatki mają
najlepszy
transport

•Q10

Zielne
certyfikaty
magazynów

•Q8



PROJEKT: KAMIL SKNADLA, MATERIAŁY: ADBESTOCK

PARTNERZY WYDANIA

DACHSER
Intelligent Logistics

DB SCHENKER

GLP 

Raben

SEGRO

ANALIZA

Rośnie rola logistyki w handlu detalicznym

Logistyka dla e-handlu stała się koniecznością dla firm logistycznych, a szansą na zaistnienie i rozwój dla start-upów.

ROBERT PRZYBYLSKI

Niespotykane od dekad wysoka inflacja oraz wojna tuż obok nas będą miały kluczowy wpływ na przyszłość handlu stacjonarnego i online. – Zarówno w handlu, jaki i logistyce wygrać ci, którzy zaadaptują się do nowej rzeczywistości poprzez wprowadzanie coraz większej ilości rozwiązań technologicznych wspieranych przez sztuczną inteligencję. Tego typu rozwiązania usprawniają procesy. Rozwiązania technologiczne są bardziej wydajne od manualnej pracy ludzkiej, co przyczynia się do obniżenia kosztu jednostkowego na transakcję lub przesyłkę. Jednak ostatnim ogniwem tego łańcucha jesteśmy my, konsumenci, którzy w końcowym rozrachunku pokryjemy wzrost kosztów produkcji i transportu, które

muszą zaabsorbować sprzedawcy zarówno sklepów stacjonarnych, jak i platform e-commerce – podkreśla Mirek Gral z Last Mile Experts.

Logiści i start-upy

Konkurują ze sobą firmy logistyki „ciężkiej”, uznani gracze na rynku, z coraz mocniejszymi start-upami, które specjalizują się w obsłudze e-handlu. – Sektor detaliczny jest od wielu lat przedmiotem zainteresowania firm logistycznych. Detaliści chętnie przekazują poszczególne operacje na zewnątrz (nie tylko transport, ale także magazynowanie), bo dzięki temu mogą skupić się na podstawowej działalności. Nie inaczej jest w przypadku e-handlu, który obecnie stanowi ok. 15 proc. sprzedaży detalicznej. W przeciwieństwie do swojego tradycyjnego

go odpowiednika jest o wiele bardziej skomplikowany – uważa dyrektor instytutu, Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, Arkadiusz Kawa.

Zaznacza, że outsourcing w e-handlu dotyczy zwłaszcza większych firm, bo te najmniejsze wykonują procesy (składowanie, kompletacja, pakowanie itp.). Przewozem przesyłek zajmują się głównie operatorzy KEP. Wyjątkiem są produkty wielkogabarytowe lub te wymagające dodatkowych usług (np. montaż), które dostarczają operatorzy logistyczni lub wyspecjalizowane firmy. – Natomiast obsługą magazynową sprzedawców internetowych zajmują się zarówno firmy logistyczne, jak i operatorzy fulfillment. Ci pierwsi współpracują najczęściej z największymi klientami, z którymi znają się często z obsługi tradycyjnego handlu. Ci drudzy natomiast znaleźli niszę na rynku i obsługują klientów mniejszych, ale mających często dodatkowe potrzeby pozalogistyczne (np. wystawianie dokumentów sprzedażowych, personalizowanie produktów) – wymienia dyrektor IE-PIT.

Młode firmy często zdefiniowały swój specyficzny segment, na którym się skupiają. – Przeglądamy się działaniami firm, które proponują nowoczesną i skalowalną logistykę dla e-commerce w całej Europie. Ich założyciele nierzadko wywodzą się z e-commerce – wskazuje Chief Revenue Officer Omnipack Karol Milewski.

Urealnienie trendu

W ostatnich tygodniach notowane jest spowolnienie

w e-handlu. – Wzrost liczby przesyłek generowanych przez e-commerce pomiędzy rokiem 2019 a 2021 wyniósł około 20 proc. Z tej perspektywy widzimy, że spowolnienie nie tak, ale jeszcze nie powinniśmy panikować z powodu „recesji” w handlu elektronicznym. Ponadto należy także pamiętać, że przed pandemią nasz sektor przesyłek B2C rozwijał się o około 12–17 proc. rocznie – porównuje Gral.

Przyznaje, że spowolnienie w pierwszym kwartale 2022 roku w Polsce wpisuje się w trend globalny, który jest pod mocnym wpływem ciągących się problemów z pandemią Covid-19 na rynkach azjatyckich, będących głównymi producentami wszelakich dóbr. – W konsekwencji obserwujemy ciągnące się od wielu miesięcy problemy z produkcją niektórych komponentów lub produktów oraz poważne problemy z łańcuchami logistycznymi. Wpływa to znacznie na dostępność produktów oraz ich ceny zarówno w handlu stacjonarnym, jak i platformach e-commerce. Kryzys wywołał wojnę w Europie ma także negatywny wpływ na całość handlu nie tylko na naszym kontynencie – zaznacza Gral.

Wskazuje na raport Amazon zamykający pierwszy kwartał 2022 roku, który pokazuje, że przychody firmy z międzynarodowego handlu elektronicznego spadły o 3 proc. w stosunku do I kwartału 2021 roku, do 51,1 mld dol. Nie wszystkie firmy fulfillmentowe notują ten delikatny spadek. – Nie zauważyliśmy w ostatnich tygodniach spowolnienia w e-handlu. Jest wręcz przeciwnie. Widzimy cały czas dynamiczny rozwój. Natomiast w skali makro nastąpiło raczej urealnienie

” Sektor detaliczny jest od wielu lat przedmiotem zainteresowania firm logistycznych. Detaliści chętnie przekazują poszczególne operacje na zewnątrz (nie tylko transport, ale także magazynowanie), bo dzięki temu mogą skupić się na podstawowej działalności. Nie inaczej jest w przypadku e-handlu, który obecnie stanowi ok. 15 proc. sprzedaży detalicznej

tempa wzrostu rynku niż spowolnienie. Tymczasowy, chwilowy spadek zauważyliśmy u polskich klientów tuż po wybuchu wojny w Ukrainie, ale obecnie zakupy online w Polsce już wróciły do trendu. Klienci zagraniczni nie odnotowali spowolnienia – zapewnia Milewski.

Zaznacza, że dwie trzecie przychodów jego firmy pochodzi z zagranicy, i obserwuje sytuację, bazując na danych z całej Europy.

Handel przenosi się do internetu

Zatem dla e-handlu perspektywy wydają się bardzo dobre. Cushman & Wakefield wylicza w raporcie „E-commerce pęka w szwach, a magazyny razem z nim”, że średni udział e-commerce w sprzedaży detalicznej był w 2021 roku większy niż w 2019 roku, a w 2021 roku był wyższy o 1,1 pkt proc.

/©©

KOMENTARZ PARTNERA



W KTÓRYM KANALE SPRZEDAŻ JEST STABILNIEJSZA: STACJONARNYM CZY W E-HANDLU?

MICHAŁ WOCHNA,
dyrektor operacyjny,
Spedimex Sp. z o.o.

W ostatnich latach pokazały, że ciężko przewidzieć wszystkie wydarzenia, które mogą mieć wpływ na stabilność kanałów sprzedaży. Na początku 2020 roku zamknięto prawie wszystkie sklepy w centrach handlowych.

To spowodowało przeniesienie wolumenu towaru z sieci sklepów do kanału internetowego. Przyzwyczajenie konsumentów do cyfrowych form zakupów zostało z nami do dziś i to zapewne się nie zmieni. Okazało się, że wiele rzeczy można zrobić online, a branże, które dotychczas pozostawały na marginesie e-commerce, jak rynek spożywczy czy farmaceutyczny (leki bez recepty), zaczęły z powodzeniem

funkcjonować w sieci. Nie oznacza to jednak, że handel tradycyjny zniknął. Pomimo znaczących wzrostów e-commerce, to kanał tradycyjny wciąż jest wiodący. W Polsce zakupy online mają kilkunastoprocentowy udział w wartości sprzedaży detalicznej, dla porównania w Chinach już co druga transakcja dokonywana jest w sieci. W przyszłości nowe, cyfrowe pokolenie, dorastające ze

smartfonem w rękę, z pewnością przesuną ten udział w kierunku rozwiązań e-commerce. Natomiast dziś online i offline powinniśmy traktować jako jedną wspólną przestrzeń handlową. Granica pomiędzy nimi zaciera się, bo finalnie chodzi przecież o sprzedaż produktu, który powinien być na wyciągnięcie ręki, niezależnie gdzie akurat jest konsument – w placówce czy w sieci. W tym znaczeniu

kanaly powinny się ze sobą komunikować, rejestrować i przekazywać sobie informacje, pozwalając klientom na płynne przechodzenie przez różne formy zakupów, promocji, zwrotów czy składania reklamacji. Umożliwienie konsumentom coraz łatwiejszych i coraz bardziej intuicyjnych zakupów pozostaje jednym z wiodących wyzwań handlu i towarzyszącej mu logistyki.

/©©

RYNEK

Europie brakuje surowców ze Wschodu

Wydłużyły się kolejki na wschodniej granicy, europejski przemysł sprowadza surowce.

ROBERT PRZYBYLSKI

Europejski przemysł został bez drewna, sklejek, cementu, sadzy (niezbędna do opon), pyłów, gliny (których potrzebują ceramika) i wielu innych produktów. Nowych dostawców nie jest łatwo znaleźć, szczególnie z dnia na dzień, więc popyt na wschodnie dobra cały czas jest.

Gorzej jest z ich przewiezieniem: białoruskie i rosyjskie samochody nie wjadą do UE, unijne zaś nie mają prawa wjeżdżać na Białoruś. Tamtejsze władze uczyniły wyjątek i zezwoliły na wjazd unijnych samochodów do przygranicznych centrów magazynowych.

Kilka miesięcy wcześniej białoruskie władze przechowywały w nich tzw. uchodźców, których rzuciły na polską granicę. Teraz na tym terenie przewoźnicy mają dokonywać wymian naczip lub przeładowywać samochody.

Stawki z Białorusi wystrzeliły bardzo wysokich poziomów: do Warszawy sięgnęły 2 tys. euro, do Pragi 8 tys. euro, do Hiszpanii 14 tys. euro. Wyraźnie wydłużyły się kolejki na Białoruś, kierowcy mają po 20–21 godzin czekania.

Czy Rosja zakaże wjazdu?

Białorusini zachęcają polskich przewoźników do współpracy – w przeładunkach i wymianie naczip. Z tym ostatnim ryzyko, ponieważ pożyczający łatwo może być okradziony.

Nad podobnym zakazem zastanawiają się Rosjanie. Rosyjskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych ASMAP od dawna domaga się wprowadzenia zakazu wjazdu do Rosji unijnych przewoźników. Jednak na działania odwetowe nie godziły się rosyjskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu,

Ministerstwo Rolnictwa i Federalna Służba Celna, obawiając się odcięcia kraju od towarów.

Wprowadzenie zakazu wjazdu do Rosji będzie złą wiadomością dla polskich przewoźników. Dotychczas mogą oni wozić ładunki tranzytem przez Rosję do państw Azji Środkowej, przede wszystkim Kazachstanu. – Jeżeli Rosjanie zmuszą unijnych przewoźników do przeczepiania naczip, to taka

zabawa źle się skończy. Swoje ładunki oddamy Rosjanom i Białorusinom, sprzedamy gestie transportową. Rosjanie ochronią swój interes, a my na tym stracimy – ocenia członek zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Euzebiusz Gawrysiuk.

Transport odbywa się także w drugą stronę. Według firmy analitycznej FourKites import rosyjski zmalał o 81 proc. w stosunku do okresu przedwojennego, z czego import inwestycyjny zanotował 88-procentowy spadek, zaś konsumencki – 76-procentowy. Import na Ukrainę zmalał o 73 proc.

Jednak ta sama firma wskazuje, że import do krajów przyległych do Rosji i Ukrainy jest o 39 proc. większy w stosunku do drugiego tygodnia lutego. Dla porównania: w całej Europie ilości przewożone nie zmieniły się.

Brak kierowców kładzie się cieniem

Wojna sprawiła, że coraz bardziej dotkliwy staje się brak kierowców. Obywatele Ukrainy i Białorusi musieli wrócić do swoich krajów, aby wyrobić sobie nowe wizy. Kierowcy otrzymywali roczne wizy, czyli najdłuższe, jakie wydaje UE. Ich się nie przedłuża. Można wystąpić o nową lub wystąpić o kartę pobytu. Tego z kolei nie chcą robić przewoźnicy, obawiając się, że kierowcy od nich odejda.

Dlatego nadawcy powinni przygotować się na braki transportu łać. – Docierają do mnie sygnały, że coraz bardziej brakuje kierowców i przewoźnicy muszą stawiać auta na kółkach – przyznaje radca prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Tadeusz Wilk. – Sytuacja wygląda nieciekawie, chociaż dokładnych badań nie ma – zastrzega Wilk.

Wojna w Ukrainie wywołała odpływ kierowców, szacuje się, że ok. 10–15 proc. z nich wróciło bronić ojczyzny. Jest także poważny problem z wydawaniem wiz dla Ukraińców. Ci, którym kończy się dokument, nie mogą otrzymać wiz typu Schengen, uprawniających do pracy w całej Unii Europejskiej. Kierowcy z Ukrainy stanowili jedną trzecią pracujących za kółkiem w transporcie międzynarodowym.

” Zapowiada się fatalne lato: w wakacje kierowcy pójda na urlopy, a luka spowodowana ubytkiem ukraińskich kierowców nie zostanie zapełniona



GOTIKA

928878



Hellmann Worldwide Logistics to firma rodzinna z biurami w ponad 150 krajach na całym świecie. Bliskie relacje z naszymi klientami pozwalają nam budować długotrwałą współpracę partnerską i rozwiązania szyte na miarę potrzeb logistycznych. Aby dowiedzieć się więcej, przejdź do: www.hellmann.com

Szczegółowe informacje na temat współpracy z Hellmann Polska znajdziesz na stronie: www.hellmann.pl

Zapraszamy na nasze profile w mediach społecznościowych: LinkedIn, Facebook i Instagram.



hellmann
WORLDWIDE LOGISTICS

THINKING AHEAD - MOVING FORWARD

PALIWO

Przewoźnicy samochodowi nabici w LNG

Firmy transportowe, które zainwestowały w tabor lub stacje LNG, straciły na inwestycji. Ekologia to jednak ryzykowny biznes.

ROBERT PRZYBYLSKI

W ostatnich miesiącach ceny ciekłego LNG docho- dziły w Euro- pie do 14 zł za kilogram. Przewoźnicy, którzy zainwestowali w tabor spalający ciekły gaz ziemny, odstawili samochody na kolki. – Wolą płacić tylko raty leasingu, niż dopłacać jeszcze kosmiczne pieniądze za LNG – wyjaśnia Wojciech Kusnerz, właściciel firmy Wojtex.

Nikt nie chce gazówek

Ma ona sześć samochodów na LNG, które z chłodniami kursowały między Polską i Hiszpanią. – Jeżeli cena na holenderskiej giełdzie spada do 80 euro za MWh, przynajmniej nie dokładam do intere- su – wyjaśnia Kusnerz.

Jednak rok temu, przed wakacjami, cena sięgała 18 euro, a później już było tylko gorzej. Jesienią doszła do 50 euro, zaś w styczniu przekroczyła 128 euro. Na początku marca notowania przekroczyły 210 euro i choć później zmalały do 90-100 euro, to wysoki szczyt wpłynął na średnie ceny miesięczne.

Na ciężarówkę spalającą LNG zdecydowało się kilkaset polskich firm transportowych, łącznie kupiły ponad 2 tys. ekologicznych samochodów. Samochody były o połowę droższe od diesli. Teraz nikich nie chce. Nieco ponadroczne Iveco kosztuje na rynku wtórnym tylko 75 tys. euro, natomiast diesle znacznie lepiej trzymają cenę.

Ci, którzy mogą, odstawili gazowe zestawy, inni ponoszą straty. – Używanie gazowej ciężarówki to 1500 euro strat miesięcznie i to pomimo ulgi w Niemczech na mycie. W listopadzie brałem udział w posiedze- niu Komisji Transportu Sejmu. Do dzisiaj nie ma odpowiedzi na nasze postu- laty. W Senacie to samo, też bez odzewu. Kto takie straty wytrzyma? Ja mam 80 aut, 20 proc. floty. A jak ktoś ma połowę floty lub 70 proc? Firmy idą pod lód, topią się – alarmuje właściciel spółki EPO Trans Logistics Piotr Ozimek.

Poszamykane stacje

Wysokie ceny gazu to nie koniec złych wieści. Sankcje wobec firm z rosyjskim kapitałem wywróciły polski

rynek tankowania gazem ziemnym. Własne stacje budowali przewoźnicy, którzy zdecydowali się na zakup dużych partii gazowych ciężarówek.

Nie było żadnego zaplecza paliwowego i musieli sami podjąć ryzyko i wzniesić własne obiekty. Partnerami były takie firmy jak Cryogas lub Novatek. Obie z rosyjskim kapitałem i obie rzutkie. Oferowały zachodnie wyposażenie i kontrakt na dostawy gazu LNG.

Zich ofert skorzystało około dziesięciu przewoźników. Wszystko funkcjonowało do wejścia w życie sankcji.

MSWiA nałożył sankcje na rosyjskie firmy. Szybko okazało się, że grozi to odcięciem od ogrzewania dziesięciu miejscowości. Te instalacje przejęły operacyjnie spółki grupy PGNiG, ustawodawca zapomniał jednak o stacjach LNG dla samochodów ciężarowych.

Od miesiąca stacje są nieczynne, a uruchomienie wbrew zakazowi zagrożone jest karą 20 mln zł i odpowiedzialnością karną do trzech lat więzienia. – Dziesięciu z nas dało się nabrać na LNG. Wybudowałem infrastrukturę wokół pompy, zbiornika i dystrybutora,



kowałem do 1,5 tys. ciężarówek – opisuje prezes EPO Trans Logistics.

Bez pomocy państwa ani rusz

Drogie technologie ekologiczne są nie do wprowadzenia w warunkach rynkowych. Stąd regulacje Komisji Europejskiej zwiększające koszty użytkowania paliw kopalnych, aby dać szansę na wprowadzenie paliw odnawialnych.

Gaz zmienny może być zastąpiony przez biogaz. Pozyskiwany lokalnie wymaga jednak dodatkowej obróbki w postaci czyszczenia, doprowadzenia do norm dla paliw samochodowych i na koniec skroplenia. To wszystko wymaga drogiej instalacji oraz energii. Przy cenie 3 zł za kilogram ciekłego gazu ziemnego biogaz był nieopłacalny. Przy dwa razy wyższych rachunkach za gaz ziemny, biogaz może mieć sens. Problem polega jednak na tym, że nikt nie inwestował w takie instalacje w Polsce i mało kto w Europie.

Do stacji LNG potrzeba skroplonego azotu, ale i tak jest to prostsza technologia niż naped wodorowy. Skroplony wodór potrzebuje temperatur blisko zera absolutnego (240 st. poniżej zera, LNG 162 st.), więc jest to znacznie droższa technologia.

Spółki Volvo i Mercedes już zapowiedziały przygotowanie na połowę bieżącej dekady dalekodystansowych ciężarówek na wodór. Kto chętny? /©©

które należą Novateku. 40 proc. kosztów wzniesienia stacji poniosła moja firma. Mimo że sprowadzałem gaz

wyłącznie ze Świnoujścia, stacja jest zamknięta. Nie wolno obsługiwać mi dwustu klientów, a miesięcznie tan-

FIRMA

Trudne czasy i sprawdzian z solidarności

Konflikt zbrojny w Ukrainie, który toczy się od 24 lutego, ma ogromny wpływ na różne aspekty naszego życia, a jego konsekwencje odczuwamy na płaszczyźnie społecznej, politycznej, ekonomicznej oraz gospodarczej.

MATERIAŁ PARTNERA

Jedną z branż, która najszybciej reaguje na wahania rynkowe, jest transport i logistyka. To zresztą sektor, który już przed wybuchem wojny mierzył się z wieloma problemami, jak np. zaburzone łańcuchy dostaw. Konflikt u naszych sąsiadów tylko pogłębił kryzys dotyczący zatrudniania kierowców, stając się dla wielu firm przeszkodą uniemożliwiającą dalsze funkcjonowanie. Mimo tak niesprzyjającej sytuacji są w Polsce przedsiębiorstwa, które skutecznie stawiają czoła przeciwnościom, a na dodatek aktywnie angażują się w pomoc uchodźcom.

Jedną z takich firm jest Hegelmann Poland, która stanowi część Grupy Hegelmann – uchodzi ona za jednego z najprężniej rozwijających się dostawców usług transportowych i spedycyjnych.

Hegelmann Poland wspiera obywateli z Ukrainy od początku trwającego już trzy miesiące konfliktu zbrojnego. Firma zorganizowała w tym czasie transport humanitarny składający się z niemal 50 samochodów ciężarowych. W głównej mierze znalazły się w nich długoterminowe produkty spożywcze, ciepła odzież, a także środki medyczne pierwszej pomocy oraz akcesoria potrzebne do prowadzenia szpitali polowych. Wszystkie transporty trafiły na polsko-

-ukraińską granicę skąd już w mniejszych ciężarówkach rozprowadzane były m.in. do Kijowa, Charkowa, Sum, Odessy czy Lwowa.

Pomoc organizowana była bezpośrednio przez naszych pracowników, ale przyłączały się do niej także współpracujące z Hegelmann Poland firmy lokalne oraz nasi zagraniczni partnerzy. Wśród oferujących wsparcie nie zabrakło również władz Częstochowy, fundacji, a także organizacji społecznych – łącznie ponad 100 podmiotów i niezliczona liczba osób prywatnych. Razem udało nam się zgromadzić żywność, środki czystości i odzież dla tysięcy osób dotkniętych wojną – podkreśla Fedir Yurkevych, prezes Hegelmann Poland.

Hegelmann objął również opieką przybywających do Polski uchodźców – głównie kobiety z dziećmi oraz osoby starsze. Jednym z największych wyzwań było zapewnienie im bezpiecznych kwater, których poszukiwano początkowo na terenie Częstochowy, a później całego kraju.

– Staliśmy się zapewnić możliwie najlepsze warunki, w których te rodziny mogłyby odnaleźć odpoczynek i spokój. Olbrzymiej pomocy udzielili sami częstochowianie, którzy przyjęli pod swój dach setki uchodźców. Wiele osób ulokowaliśmy w zakonach i bursach dla kierowców, część znalazła schronienie w niedawno zakupionym przez Hegelmann Poland budynku. Dziś opiekujemy się ponad 1000 kobiet i dzieci, które mają nasze pełne wsparcie – mówi Sandra Jędrzejewska, marketing manager w Hegelmann Poland i koordynator działań pomocowych na rzecz uchodźców.

Dzięki zaangażowaniu innych firm, a także osób prywat-

nych, Hegelmann Poland udało się otworzyć w Częstochowie punkt charytatywny. Powstał on we współpracy i dzięki gościnności Hali Sportowej Częstochowa. Każdy pragnący pomóc może przekazać na jego rzecz odzież, kosmetyki, żywność czy środki codziennego użytku. Z kolei obywatele Ukrainy mogą całkowicie bezpłatnie pobierać magazynowane w nim darowizny.

Kolejne etapy pomocy uchodźcom z Ukrainy obejmowały też wsparcie w uzyskaniu odpowiednich dokumentów potrzebnych do pobytu w Polsce, organizowanie konsultacji medycznych oraz poszukiwanie pracy dorywczej.

– Ważnym aspektem pomocy była dla nas również kwestia edukacji dzieci z ukraińskich rodzin. Staliśmy się wyszukiwać szkoły, do których mogłyby one uczęszczać, kontynuować swoją naukę, ale też spędzać czas z rówieśnikami. Nasi pracownicy organizują zbiórki zabawek i słodczych, a my aranżujemy różnego rodzaju impre-



♦ Fedir Yurkevych, prezes Hegelmann Poland

zy integracyjne – najbliższa taka niebawem z okazji Dnia Dziecka. Los tych najmłodszych szczególnie leży nam na sercu – dodaje Fedir Yurkevych. Hegelmann Poland deklaruje, że jej wsparcie dla uchodźców z Ukrainy będzie kontynuowane tak długo, jak będzie to potrzebne. Pokazuje tym samym, że główne filary, na których opiera się filozofia firmy – rodzina i szacunek – nie są jedynie pustymi sloganami. Hegelmann Poland jest i pozostaje międzynarodową i wielokulturową rodziną o wspólnych wartościach. /©©

928876

Mierz wysoko z GLP

12 m

wysokości składowania

nawet **40% więcej** towarów składowanych na takiej samej powierzchni co w magazynie 10-metrowym*

certyfi-
kat
BREEAM

panele
fotowoltaiczne

pierwsza nawa
24 m szerokości

przejrzyste
warunki

Warszawa, Wrocław, Gdańsk, Poznań, Łódź, Lublin, Rzeszów, Toruń, Katowice, Kraków

*na podstawie analizy efektywności budynków magazynowych przygotowanej przez Katedrę Logistyki i Łańcuchów Dostaw WSL dla GLP Poland

eu.glp.com

PALIWA

LNG – szansą dla transportu ciężkiego

W dobie zmian klimatycznych branża transportowa ma świadomość, że diesel nie będzie napędzał ciężarówek w nieskończoność. Zanim jednak elektromobilność czy wodór staną się powszechnym rozwiązaniem, minie kilka lat. Z odpowiedzią na czasy przejściowe przychodzi LNG – skroplony gaz ziemny, który jest czystszy od oleju napędowego i co najważniejsze – infrastruktura stacji z każdym miesiącem się zwiększa, czyniąc go dostępnym tu i teraz.

MATERIAL PARTNERA

Jak wynika z raportu „Transport drogowy w Polsce 2021+”, nasz kraj jest liderem na europejskim rynku przewozów drogowych. W minionej dekadzie branża, wyceniana na ponad 190 mld zł, rosła w rekordowym tempie 10 proc. rocznie. Jednocześnie szacuje się, że transport drogowy odpowiada za około ¼ emisji CO₂ do atmosfery, co oznacza, że potrzebne jest rozpowszechnianie czystszych źródeł energii.

obecnie najczystsza alternatywą dla oleju napędowego. Jego rozpowszechnienie może pomóc w redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z samochodów ciężarowych nawet o 22 proc. w porównaniu z dieslem. Co więcej, samochody zasilane LNG mogą również być tankowane zeroemisyjnym, a nawet ujemnym emisyjnie skroplonym biometanem (bioLNG), który jest produkowany z odpadów organicznych.

Efektywne, bezpieczne paliwo

Dlaczego LNG?

Gospodarka jest obecnie w trakcie dekarbonizacji i minimalizacji emisji, a LNG jest

Lepsza jakość powietrza to tylko jedna z zalet. Silniki napędzane paliwem LNG emitują niemal 50 proc. mniej hałasu w porównaniu z dużymi silnikami Diesla, dzięki czemu

mogą przyczynić się do poprawy samopoczucia kierowców i umożliwić wykorzystanie floty w strefach o niskim dopuszczalnym poziomie hałasu, np. w przypadku zaopatrywania sklepów poza godzinami szczytu na obszarach mieszkalnych. Co istotne, gaz LNG jest bezpiecznym paliwem, które nawet po przypadkowym wydostaniu się ze zbiornika paruje i rozcieńcza się w atmosferze. Skroplony gaz ziemny ma wyższą wydajność energetyczną. Władze europejskie traktują też LNG preferencyjnie i przykładowo w Niemczech ciężarówka napędzana LNG są zwolnione z opłat autostradowych. W niektórych państwach – m.in. we wspomnianych wcześniej Niemczech – firmy mogą liczyć na dopłaty do zakupu ciężarówek.



Shell buduje korytarz stacji LNG od Hiszpanii po Polskę. W całej Europie ma już 47 punktów, z czego 5 w kraju nad Wisłą

Shell wspiera transport ciężki

Jedną z firm, która rozwija infrastrukturę stacji tankowania LNG jest Shell. W ogłoszonej w 2021 r. strategii Shell zapowiedział, że stanie się biznesem energetycznym o zerowej emisji netto do 2050 r., a jednym z działań będzie zmniejszanie intensywności

CO₂ w sprzedawanych przez siebie produktach. Celem firmy jest też wspieranie energochłonnych biznesów w ich drodze do nisko- i zeroemisyjności. Dlatego między innymi w ramach konsorcjum bio-LNG EuroNet rozwija wraz z partnerami sieć stacji od Hiszpanii po Polskę.

W naszym kraju koncern uruchomił już pięć takich

punktów – między innymi w Bielanych Wrocławskich, Świecku, Piotrkowie Trybunalskim czy Jędrzychowicach. Na tej ostatniej kierowcy mogą zapłacić za tankowanie nawet bez wchodzenia do sklepu, dzięki zewnętrznemu terminalowi. W tym roku Shell planuje otworzyć jeszcze stację we Wrzesni. /©

ŚRODOWISKO

Kolejne kroki we współpracy: DB Schenker i Lufthansa Cargo rozszerzają ofertę lotów neutralnych pod względem emisji CO₂

Kontynuacja regularnych połączeń pomiędzy Niemcami i Chinami • 21 000 ton emisji mniej w letnim rozkładzie • „Paliwa alternatywne pomagają nam wprowadzić zmiany już dzisiaj” • Setny lot na biopaliwie

MATERIAL PARTNERA

DB Schenker i Lufthansa Cargo podjęły decyzję o przedłużeniu oferty lotów wolnych od paliw kopalnych pomiędzy Frankfurt (FRA) i Szanghajem (PVG). Wspólna, ekologiczna oferta będzie kontynuowana co najmniej do października br. Zrównoważone paliwo lotnicze (SAF) i dodatkowa kompensacja kosztów produkcji pozwolą zaoszczędzić kolejne 21 000 ton ekwiwalentu CO₂. Od rozpoczęcia współpracy do końca 2020 roku firmy Lufthansa Cargo i DB Schenker zaoszczędziły już 31 000 ton ekwiwalentu CO₂.

Tygodniowa rotacja lotów jest nadal jedynym na świecie regularnym czarterem opartym w całości na SAF. 25 marca 2022 odbył się setny wspólny lot, neutralny pod względem emisji gazów.

Thorsten Meincke, członek zarządu Działu Frachtu Lotniczego i Oceanicznego w DB Schenker: „Nasza misją jest budowanie przyszłości neutralnej pod wzglę-



dem emisji CO₂ dla klientów i całego społeczeństwa. Wraz z wieloletnim partnerem, Lufthansa Cargo, kon-

tinuujemy ofertę neutralnych lotów, a także nasze zaangażowanie finansowe. Paliwa alternatywne poma-

gają nam urzeczywistniać zmiany. Nie jest to wizja przyszłości, to dzieje się już teraz. Chcielibyśmy zapro-

sić jeszcze więcej klientów, którzy byliby gotowi razem z nami zamienić słowa na czynny”.

Ashwin Bhat, dyrektor handlowy Lufthansa Cargo: „Jesteśmy zadowoleni z rozszerzenia współpracy z naszym globalnym partnerem DB Schenker. Wspólnie realizujemy całkowicie neutralne pod względem emisji CO₂ rotacyjne połączenia pomiędzy Azją i Europą w ramach letniego rozkładu. DB Schenker zobowiązał się już do wykorzystania około 7500 ton zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF) w 2022 r. Stanowi to znaczący wkład w dekarbonizację frachtu lotniczego”.

DB Schenker i Lufthansa Cargo w listopadzie 2020 r. przeprowadziły pilotaż koncepcji międzykontynentalnych lotów opartych na SAF, między Frankfurt i Szanghajem. Regularne połączenie czarterowe zostało uruchomione w kwietniu 2021 r. i przedłużone na cały zimowy rozkład. Klienci, którzy skorzystali z tego rozwiązania, to szereg globalnych marek, w tym Siemens Healthineers, Mercedes-Benz, ZF, Merck, Nokia i Lenovo.

W przypadku każdego lotu z Frankfurtu do Szanghaju i z powrotem zapotrzebowanie na 174 tony konwencjonalnego paliwa lotniczego zostanie pokryte przez zakup paliwa SAF. W przeliczeniu na tydzień, w letnim rozkładzie lotów DB Schenker wykorzysta 217 500 litrów SAF. W ten sposób paliwo to umożliwi zaoszczędzenie około 520 ton emisji ekwiwalentu CO₂ tygodniowo. Ponadto DB Schenker kompensuje kolejne 150 ton emisji ekwiwalentu CO₂ generowanego podczas transportu i przetwarzania SAF poprzez certyfikowane projekty redukcji emisji dwutlenku węgla. W rezultacie loty towarowe są całkowicie neutralne pod względem emisji CO₂. Dzięki temu DB Schenker i klienci operatora ograniczają swój ślad węglowy. Odpowiednie certyfikaty wydają odpowiedzialnie Lufthansa Cargo i DB Schenker.

Setny lot, neutralny pod względem gazów cieplarnianych, oznaczony numerem LH8405 i obsługiwany przez samolot Boeing 777F odbył się 25 marca na trasie z Szanghaju do Frankfurtu. /©

928869

DACHSER
Intelligent Logistics

Zrównoważony rozwój kluczem do sukcesu.

Z myślą o przyszłości.

Podstawą sukcesu DACHSER i naszych Klientów są rozsądne i zaplanowane działania. Zrównoważony rozwój jest trzonem naszego modelu biznesowego.

Kultura organizacyjna oparta na odpowiedzialności i zaangażowaniu społecznym oraz przemyślana strategia ochrony klimatu i środowiska sprawiają, że jesteśmy niezawodnym partnerem logistycznym dziś i w przyszłości.

dachser.pl

Zielone certyfikaty

Inwestycje w oszczędne magazyny zmniejszają koszty użytkowania, wymagają jednak wyższych nakładów.

ROBERT PRZYBYLSKI

Inwestycje w oszczędne i przyjazne dla środowiska magazyny są kosztowne i nie zawsze uzasadnione rynkowo. Dlatego Komisja Europejska zmusza firmy do brania pod uwagę wymogów ekologicznych i społecznych. Kontroli posługują raporty ESG.

Certyfikaty standardem rynku

Spełnienie wymogów umożliwiają m.in. ekologiczne magazyny. – Zielona certyfikacja budynków stała się standardem. W najnowszym raporcie Polskiego Stowarzyszenia Budownictwa Ekologicznego, opublikowanym w kwietniu tego roku, znajdziemy informacje o 75-procentowym wzroście liczby certyfikowanych obiektów magazynowych r/r. Obecnie 40 proc. całkowitej podaży powierzchni magazynowej opiewającej na 24 mln mkw. zostało objęte zielonymi certyfikatami – podkreśla dyrektor w dziale powierzchni logistycznych i przemysłowych w Colliers Łukasz Pańczyk.

Certyfikacja wielokryterialna obiektów magazynowych staje się standardem na rynku. – Na koniec 2021 roku mieliśmy w Polsce 398 obiektów logistycznych z certyfikatami wielokryterialnymi (29,3 proc. obiektów). Daje to ok. 4-proc. wzrost w tym sektorze nieruchomości rok do roku. Certyfikat BREEAM posiada obecnie 359 inwestycji magazynowych, a mniej popularne certyfikaty LEED i DGNB, posiada odpowiednio 26 i 13 obiektów – wymienia dyrektorka ds. ESG i zrównoważonego rozwoju, Savills Katarzyna Chwalbińska-Kusek.



eksploatacji budynku ma również właściwe gospodarowanie wodą. Rządziej mówi się o możliwości usprawnienia procesów operacyjnych poprzez edukację pracowników, a to również ważny element wpisujący się w strategię ESG, który przekłada się na realne oszczędności – przypomina Chwalbińska-Kusek.

Kolejne podwyżki opłat za media oraz wzrost innych kosztów eksploatacyjnych wchodzących w tzw. service charge, które łącznie, wraz z czynszem składają się na całkowity koszt najmu magazynu, sprawiają, że najemcy szukają oszczędności. – Pewną część z nich mogą im zapewnić właśnie rozwiązania podlegające certyfikacji BREEAM – przynajmniej Kołata.

Jednak trudno jest oszacować czas zwrotu z inwestycji. – Przy dynamicznych wzrostach cen energii ten czas ulega skróceniu – dodaje Pańczyk.

Dodaje, że zwiększa się zainteresowanie takimi certyfikacjami jak WELL Building Standard oraz Fitwell, które kładą nacisk na zdrowie oraz dobrostan pracowników. Wskazuje, że posiadanie certyfikacji przekłada się na długoterminowe zwiększanie wartości obiektów, a w przypadku certyfikacji WELL na pozytywny wpływ na zdrowie oraz zwiększenie produktywności pracowników.

Rosnące koszty i spłata inwestycji

Powodem braku obiektów z oceną „Outstanding” jest ich koszt. – Uśrednione dane z różnych rynków pokazują, że aby uzyskać certyfikację BREEAM na poziomie Very Good koszty budowy wzrastają, w stosunku do obiektu niespełniającego wymogi certyfikacji, o średnio 0,2 proc.; 0,4 proc. dla Excellent i 4,8 proc. dla Outstanding – wskazuje Chwalbińska-Kusek.

Jednak nakłady mogą być udaną inwestycją. – Certyfikacja budynków magazynowych

Na koniec 2021 roku mieliśmy w Polsce 398 obiektów logistycznych z certyfikatami wielokryterialnymi (29,3 proc. obiektów)

Brak mocy przyłączeniowych

Panele fotowoltaiczne budzą duże zainteresowanie najemców, ale boom na tym rynku dopiero nadchodzi. – Najczęściej mamy do czynienia z sytuacją, gdy magazyn dostarczany jest w technologii umożliwiającej instalację fotowoltaiki, ze wzmocnionym dachem, a w dalszym kroku to najemcy decydują, czy takiej inwestycji chcą się podjąć – wyjaśnia przedstawiciel Cushman & Wakefield.

Dla instalacji o mocy do 50kWp zakład energetyczny ma ustawowy obowiązek podłączenia ich do sieci energetycznej, bez dodatkowych kosztów po stronie inwestora. – Powyżej 50kWp inwestor musi wystąpić z wnioskiem do zakładu energetycznego o wydanie technicz-

opłacalna jest dla wszystkich: właścicieli, ponieważ wartość nieruchomości rośnie dzięki certyfikacji; najemców ze względu na zmniejszenie kosztów eksploatacji powierzchni; a co najważniejsze – nas wszystkich, zmniejsza się bowiem zanieczyszczenie środowiska, w którym funkcjonujemy – wymienia Pańczyk.

Zwraca uwagę, że zielona certyfikacja analizuje modele energetyczne weryfikujące efektywność energetyczną budynku. – Zastosowanie usprawnień tych modeli, np.

w postaci paneli fotowoltaicznych, materiałów budowlanych o lepszej izolacyjności, urządzeń grzewczych i chłodniczych o lepszej sprawności, wydajniejszego i energooszczędnego oświetlenia wpływa wprost na zmniejszenie zużycia energii wymaganej do funkcjonowania obiektu – tłumaczy przedstawiciel Colliers.

Redukcji kosztów należy szukać przede wszystkim w ograniczeniu zużycia energii wykorzystywanej do ogrzewania, chłodzenia i oświetlania. – Istotny wpływ na koszty

magazynów

nych warunków przyłączenia – opisuje Pańczyk.

Od 2030 roku wszystkie nowe budynki będą musiały spełniać wymogi zero emisyjności, co w najbliższym czasie jeszcze bardziej wpłynie na sposób projektowania magazynów pod względem samowystarczalności energetycznej. Obecne przepisy prawa nie wpływają na szybsze i sprawniejsze działanie opera-

torów sieci – stwierdza Chwalbińska-Kusek.

Największym problemem dla inwestorów jest możliwość przyłączenia do sieci energetycznej. – Niestety, obecna infrastruktura sieciowa wymaga modernizacji i techniczne często można spotkać się z decyzjami odmownymi. U jednego z operatorów 60 proc. decyzji wydanych w 2021 roku było

odmownych z racji braku technicznych możliwości przyłączenia instalacji fotowoltaicznej do sieci – podaje przykład szef działu doradztwa budowlanego w CBRE Krzysztof Kozia.

Zauważalne jest rosnące zainteresowanie instalacją farm fotowoltaicznych na starszych obiektach. – Bariera jest maksymalna nośność konstrukcji dachowej. Wprowadzenie modyfikacji

w istniejącym obiekcie wiązałoby się z dużymi kosztami i potrzebą przerobienia konstrukcji dachu – przynajmniej Pańczyk.

W tej sytuacji sugerowane są „zielone usprawnienia”. – Według kalkulacji różnych deweloperów działających na polskim rynku przy zastosowaniu zwiększonej izolacyjności ścian i dachu, oświetlenia LED oraz systemu zarządzania zużyciem

energii, pobór energii w budynku spada nawet o 50 proc. Oświetlenie LED pobiera o 90 proc. mniej energii niż standardowa żarówka. Z kolei inteligentny system sterowania oświetleniem DALI (Digital Addressable Lighting Interface) dostosowuje natężenie światła do zmiennych warunków oświetlenia, wykorzystuje czujniki ruchu i schematy aktywności,

zapewniając optymalne warunki pracy oraz efektywne zarządzanie energią – dodaje Kołata.

W przypadku starszych magazynów pod instalację fotowoltaiki poszukiwane są inne powierzchnie, na których można zainstalować panele fotowoltaiczne. – Na przykład na elewacji budynku, terenach zielonych lub w formie zadaszenia nad parkingami – opisuje Pańczyk. /©©

KOMENTARZ PARTNERA



JAROSŁAW
CZECHOWICZ,
Country Manager GLP

W połowie 2020 roku brytyjski oddział GLP oddał do użytku pierwszy obiekt zeroemisyjny – Magnitude 313 w Milton Keynes. O zrównoważony rozwój zadbało tam w każdym elemencie, zwracając uwagę na źródło, trwałość i ślad węglowy materiałów budowlanych. Ograniczono do minimum zużycie cementu, a fasadę

wykonano ze stali, która może zostać poddana recyklingowi. Ekologiczne jest też wykończenie biur przy hali. Także w Polsce GLP może pochwalić się realizacjami, które powstają z myślą o redukcji kosztów użytkowania, środowisku oraz dobrostanie lokalnych społeczności. Budując Warsaw II Logistics Centre, osiągnęliśmy jeden z najlepszych wyników w kraju w zakresie redukcji emisji CO2. Poddany analizie wbudowanego śladu węglowego, projekt okazał się dwukrotnie lepszy od typowych obiektów w naszym

regionie Europy. Beton zastąpił stali, gdzie było to możliwe, a część energooszczędnych działań na miejscu udało się zminimalizować dzięki zastosowaniu prefabrykatów. Zoptymalizowaliśmy zużycie aluminium, materiały kupowaliśmy lokalnie. W gotowych budynkach kluczowym zagadnieniem jest energooszczędność, którą jeszcze do niedawna interesowali się raczej klienci prowadzący działalność produkcyjną. Świadomość firm korzystających z przestrzeni

typowo magazynowych była mniejsza, jednak ich podejście zmienia się wraz z automatyzacją procesów logistycznych, przy jednoczesnym wzroście cen energii elektrycznej i gazu. Rozwiązania w tym zakresie można podzielić na wynikające z właściwości konstrukcji budynków oraz z rozwiązań technicznych. Te pierwsze to zwiększenie liczby świetlików doświetlających halę naturalnym światłem czy wzmocnienie dachu pod montaż paneli fotowoltaicznych. Druga kategoria obejmuje technologie

protekt, jak np. oświetlenie LED zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz, czy smart metering – zdalny odczyt liczników ułatwiający zarządzanie kosztami mediów. W naszych parkach logistycznych rozwijamy infrastrukturę dla aut elektrycznych i rowerów. Dbamy też o bioróżnorodność – łąki kwietne, pasieki, zachowanie drzewostanu. Takie rozwiązania można znaleźć we wszystkich projektach, które obecnie prowadzimy w Warszawie, Wrocławiu, Trójmieście czy na Górnym Śląsku. /©©



Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Lp. 2022	Lp. 2021	Firma	Przychody ze sprzedaży w 2021 r. (w tys. zł)	Zmiana 2021/2019 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2020 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2020 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2020 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2021 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2020 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2021 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2020 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2021 r.
1	1	Poczta Polska SA GK, Warszawa ¹⁾	7 000 000	-2,3	6 815 576	7 164 298	b.d.	-118 589	b.d.	-117 099	b.d.	12 806 183	b.d.	1 243 163	b.d.
2	3	Amazon Fulfillment Poland sp. z o.o., Warszawa	4 412 204	97,5	3 669 685	2 234 414	152 409	46 125	111 161	28 673	5 359 039	4 323 446	2 952 490	2 341 329	22 025
3	2	PKP Cargo SA GK, Warszawa	4 266 500	-10,8	4 075 600	4 781 600	-264 400	-266 900	-225 300	-224 300	7 613 400	7 559 400	3 040 600	3 143 800	21 210
4	4	Grupa Raben, Robakowo	3 454 452	21,4	2 900 904	2 845 473	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	5 550
5	5	DPD Polska sp. z o.o. GK, Warszawa	3 289 659	48,2	2 793 193	2 220 417	b.d.	253 714	b.d.	203 127	2 057 809	1 737 191	508 785	347 085	4 024
6	6	Grupa Integer.pl SA, Kraków ¹⁾	3 200 000	159,7	2 517 768	1 232 044	b.d.	475 659	b.d.	361 348	b.d.	2 486 782	b.d.	631 592	b.d.
7	10	Grupa DSV w Polsce, Ołtarzew	2 650 756	83,7	1 556 268	1 442 900	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1 594
8	7	Havi Logistics sp. z o.o., Warszawa ¹⁾	2 600 000	4,7	2 347 708	2 482 394	b.d.	4 153	b.d.	2 628	b.d.	248 651	b.d.	9 709	b.d.
9	9	Schenker sp. z o.o., Warszawa	2 293 702	31,0	1 776 146	1 751 196	39 928	52 579	b.d.	32 099	b.d.	788 891	b.d.	338 761	2 351
10	8	DHL Parcel Polska sp. z o.o., Warszawa ¹⁾	2 080 000	28,1	1 739 957	1 624 266	b.d.	18 529	b.d.	12 374	b.d.	1 034 544	b.d.	152 968	b.d.
11	13	Rohlig Suus Logistics SA, Warszawa	1 978 783	108,1	1 156 401	950 783	b.d.	37 880	b.d.	30 465	b.d.	383 818	b.d.	92 022	1 701
12	11	UPS Polska sp. z o.o., Warszawa ¹⁾	1 700 000	39,6	1 410 458	1 217 412	b.d.	81 409	b.d.	59 022	b.d.	721 315	b.d.	323 488	b.d.
13	21	Fedex Express Poland sp. z o.o., Warszawa	1 656 823	115,8	737 758	767 798	-15 760	-18 744	-21 584	-23 563	550 556	695 080	276 736	652 762	2 572
14	23	VGL Solid Group, Gdynia	1 570 994	159,5	683 048	605 388	172 932	49 857	118 367	31 141	558 878	281 834	174 970	64 766	926
15	12	Hegelmann Transporte sp. z o.o., Częstochowa	1 356 885	24,5	1 204 623	1 089 582	79 735	29 841	79 735	19 644	725 096	751 864	226 505	146 770	1 452
16	15	Pantos Logistics Poland sp. z o.o., Warszawa ¹⁾	1 350 000	44,5	1 189 075	934 071	b.d.	48 146	b.d.	38 802	b.d.	347 612	b.d.	97 262	b.d.
17	17	Kuehne + Nagel sp. z o.o., Gądkı	1 304 629	51,0	888 619	863 860	b.d.	24 901	b.d.	23 451	b.d.	219 380	b.d.	55 413	1 693
18	14	FM Polska sp. z o.o. (FM Logistic)	1 230 158	11,0	1 106 285	1 108 177	b.d.	34 818	b.d.	22 797	b.d.	466 392	b.d.	151 571	b.d.
19	16	Grupa PEKAES sp. z o.o., Błonie	1 175 823	35,0	917 316	871 028	b.d.	54 390	b.d.	42 432	b.d.	509 210	b.d.	158 926	1 286
20	29	Omidia Group sp. z o.o. GK, Gdańsk	1 098 821	94,6	592 635	564 542	45 034	16 645	22 224	8 830	359 499	228 799	74 196	53 663	540
21	19	General Logistics Systems Poland, Komorniki	1 031 106	46,1	810 292	705 576	176 938	127 000	142 264	101 571	495 581	412 002	278 905	281 641	1 003
22	32	Gefco Polska sp. z o.o., Warszawa	840 530	31,1	745 742	641 236	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	558
23	25	Optima Logistics Group SA, Warszawa	825 401	31,0	646 117	630 138	b.d.	309	b.d.	3 879	b.d.	310 641	b.d.	33 677	323
24	41	Yusen Logistics Polska sp. z o.o., Warszawa	815 126	111,2	472 689	385 945	40 678	14 691	32 919	11 412	195 470	146 426	b.d.	44 615	328
25	24	Grupa FIEGE Polska, Warszawa	804 603	79,1	662 078	449 338	73 168	62 054	57 804	49 142	b.d.	245 696, 61	b.d.	97 442	7 628
26	18	OT Logistics SA GK, Szczecin	791 048	-19,7	853 356	984 965	105 403	-113 533	107 403	-116 727	639 341	868 843	5 635	-86 062	691
27	30	DHL Express (Poland) sp. z o.o., Warszawa ¹⁾	780 000	37,6	655 915	566 980	b.d.	29 751	b.d.	20 446	b.d.	206 383	b.d.	104 756	b.d.
28	27	JAS-FBG SA, Katowice	766 608	22,0	637 753	628 137	b.d.	40 331	b.d.	32 207	b.d.	244 269	b.d.	113 739	1 105
29	22	Lotos Kolej sp. z o.o., Gdańsk	750 836	1,7	735 192	738 504	66 738	69 665	53 239	55 889	720 410	652 377	76 007	78 437	1 107
30		Dachser sp. z o.o., Stryków	715 541	44,7	547 235	494 407	93 508	59 158	74 853	46 740	266 520	198 934	148 259	114 391	669
31	28	Rhenus Logistics SA, Warszawa ¹⁾	680 000	28,6	605 196	528 966	b.d.	80 240	b.d.	63 597	b.d.	331 135	b.d.	b.d.	b.d.
32	36	Hellmann Worldwide Logistics Polska sp. z o.o. sp.k., Raszyn	673 220	47,7	466 243	455 795	19 061	10 851	16 129	10 851	b.d.	142 542	b.d.	57 660	578
33	35	Adampol SA, Ząścianki	664 305	30,3	492 699	509 894	14 273	4 460	10 956	2 913	259 040	259 161	118 299	107 344	789
34	31	DCT Gdańsk, Gdańsk	647 328	15,8	587 059	559 029	b.d.	237 922	b.d.	192 091	b.d.	1 766 884	b.d.	1 066 216	1 061
35	34	OMEGA Pilzno ITIS Godawski & Godawski sp. z o.o. Pilzno	640 672	29,9	493 032	493 029	26 868	27 474	18 830	21 441	553 451	471 634	269 136	257 245	677
36	37	GEODIS Polska sp. z o.o., Warszawa	574 171	19,2	437 330	481 659	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
37	33	Skat Transport sp. z o.o. sp.k., Gdańsk	561 228	13,7	508 144	493 478	24 715	32 140	21 387	32 140	157 661	129 213	b.d.	77 648	b.d.
38		ID Logistics Polska SA, Katowice	560 714	265,5	295 416	153 400	28 313	17 917	17 368	13 868	578 423	141 134	49 978	32 610	5 668
39	38	PCC Intermodal SA, Gdynia	559 985	38,4	428 204	404 588	38 263	8 869	30 799	6 992	549 564	448 580	b.d.	149 049	b.d.
40		ILS sp. z o.o., Zakroczym	532 883	29,5	432 392	411 434	19 890	17 601	17 174	11 449	409 090	380 461	358 062	340 089	385
41		Nagel Polska sp. z o.o., Komorniki	509 641	22,6	419 566	415 737	26 712	23 716	22 004	18 524	136 079	137 580	53 834	71 830	681
42	55	Morska Agencja Gdynia sp. z o.o., Gdynia	449 485	109,5	229 014	214 548	31 320	8 701	24 287	6 702	167 038	103 622	53 741	31 422	b.d.
43	40	Link sp. z o.o., Włazowna	444 173	-16,6	415 337	532 644	13 433	3 764	10 073	2 199	175 417	154 019	18 743	8 671	930

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Lp. 2022	Lp. 2021	Firma	Przychody ze sprzedaży w 2021 r. (w tys. zł)	Zmiana 2021/2019 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2020 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2020 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2020 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2021 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2020 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2021 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2020 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2021 r.
44	44	No Limit sp. z o.o., Warszawa	429 731	37,7	322 000	312 168	18 131	20 104	13 826	15 957	177 528	131 559	56 059	48 916	774
45	85	Tirsped sp. z o.o., Warszawa	425 471	250,5	122 636	121 388	b.d.	3 301	b.d.	2 647	117 763	44 537	64 721	23 314	198
46	54	Logwin Poland sp. z o.o., Piaseczno	373 768	85,3	233 628	201 676	44 872	15 409	35 682	11 674	117 779	80 679	32 359	29 340	571
47		CAT LC Polska sp. z o.o., Duchnice	361 022	-2,7	333 860	370 859	b.d.	14 362	b.d.	11 335	b.d.	101 515	b.d.	16 780	320
48		Grupa Natanek, Szyk	360 683	45,6	243 478	247 689	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	152 640	154 100	37 907	32 558	688
49	43	Flextronics Logistics Poland sp. z o.o., Łódź	355 602	7,7	322 328	330 320	32 208	25 085	23 137	17 910	154 642	136 662	32 100	8 963	496
50	49	Orien Koltrans SA, Plock	355 369	38,7	271 682	256 148	14 476	1 405	11 429	931	266 160	270 738	71 252	59 595	b.d.
51		PUK Kolprem sp. z o.o., Dąbrowa Górnicza	348 991	-3,8	342 549	362 873	22 244	14 583	17 599	11 451	282 001	320 330	86 550	80 401	776
52	48	NTG Road Road sp. z o.o., Warszawa	340 355	14,7	296 953	296 648	9 428	13 418	7 548	10 771	82 965	69 973	22 209	21 412	99
53		Eurogate Logistics sp. z o.o., Warszawa	337 002	45,2	251 864	232 021	10 621	8 788	8 518	7 027	85 254	69 661	27 284	20 765	100
54		Geis PL sp. z o.o., Tychy	321 335	61,6	243 349	198 849	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	480
55	69	Uni-Logistics sp. z o.o., Gdynia	316 195	119,9	151 384	143 772	5 195	3 306	4 254	2 604	50 275	32 096	12 007	8 064	112
56	46	Spedimex sp. z o.o., Stryków	305 272	27,4	270 399	239 572	b.d.	7 979	b.d.	6 128	b.d.	104 683	b.d.	21 096	654
57	45	PKS Gdańsk-Oliwa SA, Gdańsk	297 002	-14,6	307 021	347 851	9 700	7 799	8 122	6 103	89 445	73 961	57 598	49 476	188
58		Regesta SA, Pińczów	284 198	28,4	210 980	221 273	b.d.	11 552	b.d.	9 228	86 787	84 230	34 943	26 780	520
59		Unico Logistics Polska sp. z o.o., Warszawa	271 812	113,9	153 792	127 071	24 137	7 325	19 525	5 840	62 019	48 092	27 273	10 049	60
60	66	Quiza sp. z o.o., Gdynia	252 410	33,9	169 450	188 444	12 159	3 900	10 329	3 144	64 821	34 553	27 577	17 249	19
61	51	Greenyard Logistics Polandsp. z o.o., Żabia Wola	251 046	—	250 157	b.d.	-13 753	-16 738	-13 753	-17 193	180 009	186 274	-2 860	-4 907	496
62		ZET Transport sp. z o.o., Nowy Sącz	244 069	20,7	204 541	202 215	b.d.	8 758	b.d.	6 718	b.d.	139 153	b.d.	40 044	463
63	56	Trade Trans Combi sp. z o.o., Wrocław	243 876	0,0	221 680	243 782	1 346	9 157	7 382	7 366	57 869	53 551	16 561	14 679	62
64		TAJ sp.j., Warszawa	242 452	98,5	180 321	122 133	38 083	28 930	38 083	28 930	144 842	100 243	65 399	37 388	b.d.
65	67	EPO-Trans Logistic SA, Tychy	235 111	46,0	168 060	160 981	4 403	1 898	3 425	1 612	187 388	183 710	23 420	19 994	576
66	76	Sachs Trans International sp. z o.o., Radlin	223 960	53,2	141 279	146 141	b.d.	6 404	b.d.	6 727	b.d.	105 897	b.d.	22 399	b.d.
67	65	Ikea Distribution Services SA, Raszyn	212 303	33,9	169 752	158 597	8 590	7 374	4 277	3 801	239 740	241 872	37 802	33 525	34
68	59	FF Fracht sp. z o.o., Wrocław	204 948	-2,3	193 948	209 799	6 950	4 999	5 842	4 008	53 508	59 213	18 023	14 413	155
69	58	Mexem sp. z o.o., Warszawa	204 086	-1,8	193 720	207 765	6 413	7 743	5 264	6 135	111 261	101 649	76957	73227	224
70	64	Krotrans Logistics sp. z o.o., Tychy	203 455	27,7	171 507	159 303	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	11 766	5 749	72
71		Sprint Logistyka Polska SA sp.k., Szczecin	202 084	32,5	152 566	152 566	14 409	7 885	14 409	7 885	50 977	44 366	14 409	7 885	b.d.
72		Transcargo sp. z o.o., Szczecin	201 313	17,1	153 088	171 958	4 094	-32	3 316	-153	81 801	80 734	b.d.	24 333	b.d.
73	62	ABC Czepczyński sp. z o.o.sp.k., Międzychód	188 191	8,0	182 923	174 285	3 795	3 209	3 795	3 209	63 507	67 703	11 986	10 786	98
74		BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o., Gdynia	174 393	30,1	139 615	134 040	57 581	32 912	46 388	26 436	221 473	227 837	168 965	172 079	b.d.
75	75	Pol-Agent sp. z o.o., Szczecin	173 302	21,1	135 731	143 154	12 517	11 007	10 092	9 081	46 447	36 465	21 494	20 402	83
76		Euro Pegaz sp. z o.o., Transport sp.k., Warszawa	171 135	—	120 451	b.d.	13 785	4 575	13 785	4 575	35 724	30 236	14 281	5 071	154
77	81	Visline sp. z o.o., Gdynia	168 166	28,7	127 084	130 682	18 477	8 994	14 827	7 172	72 659	47 129	24 994	16 062	b.d.
78		Logfret Poland sp. z o.o., Warszawa	159 952	121,4	88 429	72 231	6 697	354	5 284	235	24 643	19 231	6 055	771	42
79	77	Sped Partner sp. z o.o., Leszcze	157 030	23,3	134 343	127 327	2 967	3 122	2 305	2 382	32 472	28 756	12 711	12 788	152
80	91	Mega Sierpc sp. z o.o., Sierpc	154 514	16,5	114 287	132 678	2 834	556	2 587	350	44 664	46 190	39 216	36 874	145
81		Rhenus Port Logistics sp. z o.o., Warszawa	154 293	16,8	133 076	132 074	6 371	7 374	5 030	5 904	39 331	44 238	24 439	32 410	89
82	73	PHU Euro Trans sp. z o.o., Warszawa	148 771	6,6	137 203	139 537	5 774	12 756	4 908	10 059	70 059	85 681	47 970	57 267	85
83	72	Euro Solution sp. z o.o., Suchy Las	147 593	12,2	139 788	131 574	1 714	-503	1 661	-630	21 397	22 921	1 152	42	51
84	71	ACP Global Forwarding sp. z o.o., Warszawa	147 402	28,8	142 999	114 454	7 864	9 368	6 074	7 386	44 052	47 517	20 101	24 414	60
85	84	Frigo Logistics sp. z o.o., Żnin	145 384	19,7	122 637	121 484	6 318	5415	8715	11038	128975	86724	61067	28352	359
86	92	Asstra Polska sp. z o.o., Warszawa	143 321	19,2	110 314	120 222	1 441	468	1 136	341	34 034	27 091	7 398	6 603	197

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Lp. 2022		Firma	Przychody ze sprzedaży w 2021 r. (w tys. zł)	Zmiana 2021/2019 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2020 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2020 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2020 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2021 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2020 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2021 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2020 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2021 r.
87		3LP SA, Siechnice	142 158	64,2	114 740	86 592	12 460	-3 866	9 262	-3 257	157 120	164 063	58 416	47 767	528
88	82	Adar sp. z o.o., Gdańsk	140 470	17,8	115 375	119 207	7 509	4 646	6 215	4 404	45 760	27 249	17 208	14 957	98
89	80	CD Cargo Poland sp. z o.o., Warszawa	139 319	-8,6	131 762	152 444	13 780	14 248	11 250	11 446	171 878	148 955	96 216	84 967	99
90	106	A. Hartrott (Polska) sp. z o.o., Szczecin	135 572	91,8	82 428	70 699	4 335	2 131	3 494	1 619	22 510	17 014	8 028	6 153	64
91	74	Imperial Transport sp. z o.o., Swarzędz	134 592	-12,5	136 290	153 891	2 570	2 630	1 720	1 805	37 134	33 166	15 817	14 096	b.d.
92	88	Imperial Logistics sp. z o.o., Swarzędz	133 153	-4,5	117 128	139 433	7 844	-8 450	5 977	-7 089	85 715	76 382	60 123	54 147	294
93	104	Galan Logistics sp. z o.o., Kobylanka	130 255	62,6	81 693	80 119	12 723	5 183	10 670	4 098	40 919	37 618	14 409	14 718	41
94		Polish Forwarding Company sp. z o.o., Warszawa	128 533	314,3	47 201	31 026	5 075	802	5 053	590	26 927	10 941	7 229	2 176	59
95	90	Pharmalink sp. z o.o., Łódź	128 156	14,0	114 933	112 443	11 845	8 552	9 429	6 715	45 557	42 324	19 429	16 715	b.d.
96		Alfa Forwarding Ltd sp. z o.o., Gdynia	126 669	247,7	62 534	36 433	6 243	2 408	5 036	1 854	29 493	16 478	8 135	3 131	b.d.
97	116	Spedman Global Logistics sp. z o.o., Gdynia	124 006	94,3	71 934	63 810	6 433	4 070	4 927	3 253	29 795	15 352	7 499	5 882	28
98	96	Trans Polonia Group SA, Tczew	120 272	15,2	100 048	104 401	-259	1 896	27 394	14 301	215 010	278 586	140 464	133 160	170
99		HES Gdynia Bulk Terminal sp. z o.o., Gdynia	119 796	6,2	121 830	112 800	22 248	31 359	17 943	25 523	143 095	155 618	89 733	97 314	139
100	144	EV Cargo Global Forwarding sp. z o.o., Warszawa	119 501	145,4	50 419	48 699	18 711	2 785	15 157	2 224	35 034	14 237	19 970	5 676	32
101		XBS Group (XBS Logistics & XBS PRO-LOG), Blonie	109 370	24,2	102 656	88 049	3 816	3 493	2 376	2 659	57 443	51 664	14 953	14 890	242
102		DONE Deliveries sp z o.o. sp.k., Andrychów	109 128	23,8	71 415	88 179	8 986	-773	8 171	-773	50 446	36 879	12 625	19 459	b.d.
103		Arka sp. z o.o., Lublin	107 860	25,7	89 656	85 784	1 678	2 514	1 348	2 033	41 343	30 961	15 705	14 672	33
104		Bestseller Commerce Poland sp. z o.o., Łozienica	103 662	—	89 653	b.d.	1 355	-500	1 089	-651	77 853	90 304	1 096	-43	51
105	123	M&M Air Sea Cargo SA, Warszawa	102 426	64,1	64 621	62 422	4 151	1 303	3 215	994	17 823	9 969	5 035	2 820	74
106		Transbud Katowice SA, Katowice	102 320	-1,9	99 020	104 319	2 443	1 618	1 957	1 233	71 519	61 210	19 643	17 686	185
107		Abakus Logistics sp. z o.o., Warszawa	101 419	41,1	82 067	71 853	2 970	2 117	2 764	1 863	34 988	31 367	6 886	4 122	110
108		Epaka sp. z o.o. sp.k., Łuków	101 065	81,2	55 772	55 772	4 366	2 951	4 366	2 951	12 139	11 904	2 063	1 561	22
109		PTM Wyszyński sp.j., Wyszów	100 693	107,6	74 541	48 509	4 127	1 278	4 127	1 278	38 000	28 548	8 710	4 580	b.d.
110		New Wave International Cargo sp. z o.o. sp.k., Warszawa	97 442	145,1	53 868	39 758	2 431	2 282	2 431	2 282	20 562	11 589	4 782	2 361	b.d.
111	100	Grupa Delta Trans sp. z o.o., Świętochłowice	96 032	-13,4	92 150	110 880	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	218 169	222 629	118 131	122 130	698
112	107	JSW Logistics sp. z o.o., Katowice	95 871	-0,1	82 175	95 984	3 976	5 005	2 939	3 969	59 936	56 253	43 401	38 910	329
113		Amax sp. z o.o. sp.k., Oświęcim	95 713	26,7	75 570	75 570	3 480	2 977	3 015	2 977	11 457	9 462	4 278	3 869	b.d.
114	108	Chemikals sp. z o.o., Braniewo	94 711	29,8	76 577	72 967	11 245	10 356	9 088	8 469	114 149	114 964	87 125	90 037	b.d.
115		Nosta Logistlik sp. z o.o., Sopot	94 409	33,3	82 962	70 822	2 616	4 228	2 134	3 457	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	55
116		Nijman Zeetank International Transport sp. z o.o., Sandomierz	93 001	6,8	82 301	87 073	4 005	1 499	3 089	1 077	48 140	44 121	29 143	26 055	540
117		Linktis sp. z o.o., Warszawa	91 443	196,6	42 631	30 834	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	25 603	18 668	4 585	1 702	73
118		Scandinavian Express Poland sp. z o.o., Gdańsk	87 650	39,4	69 774	62 886	2 362	2 992	1 834	2 364	30 072	19 567	3 815	3 180	b.d.
119	113	BERTANI Poland sp. z o.o., Bieun	87 222	13,5	74 365	76 868	3 916	8 456	2 902	6 740	54 807	55 489	34 323	31 421	119
120		Ray Trans sp. z o.o., Szczecin	85 645	400,4	40 747	17 115	521	148	261	103	37 181	18 514	392	186	130
121		Extrego SA, Świdca	85 082	119,8	44 654	38 709	7 221	1 103	6 539	807	38 248	23 149	9 015	2 477	b.d.
122		Samwha Poland sp. z o.o., Biskupice Podgórne	83 721	-31,0	89 677	121 287	5 097	3 716	4 299	3 147	51 513	37 232	29 080	25 781	33
123		Botrans sp. z o.o., Kościerzyna	83 187	-4,9	87 479	87 479	3 707	4 813	2 964	3 850	24 618	25 591	10 887	10 923	62
124	114	Futura Cargo sp. z o.o., Warszawa	82 236	0,7	73 414	81 628	469	1 636	271	1 414	25 471	25 119	6 355	7 083	44
125	110	Grabowski Furniture Logistic sp. z o.o. sp.k., Świecko	82 215	11,1	74 094	73 994	6 150	-4 589	4 694	-4 589	118 607	122 725	18 794	20 580	258
126	127	PHU AN-TOR, Niezawa	78 600	51,7	59 530	51 812	10 941	7 262	10 941	7 262	34 106	25 000	24 996	16 353	b.d.
127	117	Enterprise Logistics sp. z o.o. sp.k.a., Stargard	77 383	8,5	68 190	71 306	5 705	6 492	4 913	5 909	42 116	36 465	29 554	25 493	32
128	129	KMC Services sp. z o.o., Kraków	77 361	35,7	58 877	56 989	1 062	1 612	875	1 305	22 224	15 067	3 231	3 292	60
129		Aif Heavy Transport Adam Fijał, Łomianki	73 746	-5,3	60 655	77 884	1 276	2 011	1 276	2 011	64 734	66 308	25 326	27 390	b.d.

Ranking najlepszych firm spedycyjnych

Lp. 2022		Firma	Przychody ze sprzedaży w 2021 r. (w tys. zł)	Zmiana 2021/2019 (w proc.)	Przychody ze sprzedaży w 2020 r. (w tys. zł)	Przychody ze sprzedaży w 2019 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk brutto w 2020 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2021 r. (w tys. zł)	Zysk netto w 2020 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2021 r. (w tys. zł)	Aktywa w 2020 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2021 r. (w tys. zł)	Kapitały własne w 2020 r. (w tys. zł)	Zatrudnienie ogółem 2021 r.
130	130	BFI sp. z o.o. sp.k., Gdynia	70 359	—	57 249	b.d.	2 127	1 404	1 776	b.d.	13 793	11 535	2 349	650	b.d.
131	118	F L Polska sp. z o.o., Szczecin	65 350	-11,8	68 008	74 113	1 960	1 634	1 889	748	57 029	52 440	20 246	17 904	338
132	135	Matrans Sun Kije Poland sp. z o.o. sp.k., Warszawa	64 601	20,6	83 279	53 579	10 036	15 766	7 817	15 766	60 407	40 400	10 884	3 879	b.d.
133	149	Omegair Cargo sp. z o.o., Goleniów	64 551	60,2	47 413	40 301	3 710	921	2 993	650	12 287	7 836	6 044	3 669	38
134	142	Spedycja Miedzynarodowa Angoland sp z o.o., Gdynia	63 780	36,1	52 097	46 863	1 543	862	1 237	690	13 953	14 081	7 081	7 531	31
135	137	T5 Transport Service sp. z o.o., Gdynia	63 592	14,2	54 199	55 678	10 185	2 210	8 835	1 868	54 729	40 164	23 186	16 552	62
136	125	Asotra Polska sp. z o.o., Będzin	61 332	-25,8	62 133	82 693	4 385	2 914	3 811	2 363	23 017	23 980	15 560	12 932	11
137	138	Global Motion sp. z o.o., Kraków	61 284	-5,9	52 393	65 122	1 346	1 489	1 240	1 072	31 818	34 856	15 053	13 813	140
138		Kupiec SA, Tarnów	60 996	24,4	41 899	49 037	2 679	1 645	1 825	803	36 050	33 944	13 634	11 856	b.d.
139		Cargo Express Group sp. z o.o. sp.k. Łochowice	60 861	38,7	43 181	43 886	4 929	1 011	4 085	1 011	21 719	13 224	6 103	2 479	b.d.
140		Allcom sp. z o.o., Warszawa	60 836	24,1	50 624	49 027	1 502	1 098	1 204	876	12 677	10 646	3 704	3 784	38
141	147	Beweship Polska sp. z o.o., Warszawa	60 813	22,9	48 358	49 495	3 217	1 963	2 554	1 504	19 026	17 572	7 594	8 641	47
142	124	Sped Trans Polska sp. z o.o., Katowice	59 893	-12,3	63 056	68 276	3 341	1 847	2 672	1 491	18 851	16 957	13 067	10 395	b.d.
143		Global Logistics Agencies Poland sp. z o.o., Gdynia	59 656	—	b.d.	b.d.	3 428	b.d.	2 767	b.d.	13 871	b.d.	3 197	b.d.	5
144	122	Fedex Trade Networks Transport & Brokerage sp. z o.o., Warszawa	59 400	-9,1	64 609	65 335	-150	31	-150	31	30 725	29 731	23 574	23 725	b.d.
145	146	Transforwarding International sp. z o.o., Raszyn	57 460	—	48 882	b.d.	2 859	3 027	2 325	2 481	15 023	15 241	3 156	3 311	14
146		PDC Logistics sp. z o.o., Szczecin	56 252	36,6	49 751	41 182	2 948	2 155	2 238	1 378	20 641	18 154	7 672	5 435	273
147		Mlot sp.j., Celestynów	54 323	15,5	45 525	47 030	5 703	5 151	5 703	5 151	24 493	27 075	b.d.	14 218	130
148		Startis HMP sp. z o.o., Kraków	53 092	-17,6	82 635	64 436	3 969	4 110	3 529	4 110	21 868	17 859	2 746	362	b.d.
149		Prymus sp.j., Gogolina	53 060	-4,7	54 643	55 664	3 140	3 159	3 140	3 159	14 701	19 509	6 761	6 780	56
150		Miedzynarodowy Transport i Spedycja Temperi, Kraków	52 260	21,5	b.d.	42 999	672	b.d.	672	b.d.	17 743	b.d.	3 806	b.d.	b.d.

Źródło: ankieta, Dun & Bradstreet, Internet; ¹dane szacunkowe; b.d. - brak danych

RANKING TSL 2022

NAJLEPSZY ROK W HISTORII BRANŻY TSL

ROBERT PRZYBYLSKI

Po pandemicznym 2020 roku, kolejny przyniósł zdecydowane odbicie. Gospodarka wyraźnie przyspieszyła, unijny PKB wzrósł w drugim kwartale 2021 roku o 14 proc., a w całym ub.r. o 5,3 proc. Sprzedaż detaliczna w UE wyrzłżeła wiosną 2021 roku o 22 proc. r./r. Za rosnącą produkcją i sprzedażą skokowo wzrósł popyt na przewozy. Duże zapotrzebowanie w Europie na przewozy samochodowe sprawiło, że przez cały rok rosły stawki transportu drogowego. Wg danych Transport Intelligence

powiększyły się one ze 103,4 pkt w pierwszym kwartale 2021 roku, do 106,6 w ostatnim kwartale ub.r. Także ceny transportu morskiego i lotniczego rosły nieustannie przez cały 2021 rok i pobily wszelkie rekordy. Podwyżki wynikały z rosnących kosztów pracowniczych (spowodowanych brakiem kierowców) oraz paliw. Średnia cena litra ON w Europie wzrosła z 1,24 euro na początku 2021 roku do 1,49 euro w ostatnim kwartale. Te czynniki napędzały także inflację, rosnącą od grudnia 2020 roku. W rezultacie, jak wylicza Transport Intelligence, średnie stawki transportu drogowego w eksporcie z Polski wzrosły

z 1,343 do 1,364 euro.



For all your transport and logistics needs

W DSV zapewniamy dostęp do globalnej sieci transportowej i kompleksowej obsługi logistycznej. Jesteśmy obecni w 90 krajach na 6 kontynentach.

Korzystaj z zalet naszej skali i zasięgu.

Dowiedz się więcej:



Global Transport and Logistics

