

EPAL

EPAL

W 1961 r. międzynarodowa grupa przewoźników kolejowych zrzeszonych w Union Internationale des Chemins de fer postanowiła wystandaryzować i ujednoczyć produkcję palet, wprowadzając wytyczne dotyczące ich wymiarów i materiału

60
30

DOUBLE
ANNIVERSARY
60 years of Euro pallets - 30 years of EPAL

EUROPALETA OD 60 LAT ROBI KARIERĘ

Wśród funkcjonujących na rynku palet najpopularniejsza jest europaleta, która właśnie skończyła 60 lat. Od 30 lat kontrolę nad wysoką jakością i trwałością europalet sprawuje EPAL – lider polskiego rynku, który stawia na cyfryzację największego na świecie otwartego poolu paletowego.

Nad tym, aby palety były produkowane według wytyczonych norm czuwa EPAL – organizacja powołana w tym celu 30 lat temu. Sprawuje ona kontrolę nad przestrzeganiem norm jakości europalet i przyznaje licencje na ich produkcję. Obecnie EPAL przygotowuje się do produkcji palet iPAL z unikatowym kodem QR, nanoszonym bezpośrednio na linii produkcyjnej.

Historia palety licencjonowanej

Nim powstała współczesna paleta, przeszła ona długą drogę. Jej początki sięgają 1906 r., kiedy Pensylwańskie Koleje po raz pierwszy zastosowały wózek z napędem elektrycznym do przewożenia towarów na platformie. Po 10 latach zaczęto za jego pomocą podnosić towary. Z czasem podnośniki i wózki pneumatyczne zyskały na

popularności, co pociągnęło za sobą rozwój płyt, na których transportowano przy użyciu wózków towary. Do łatwiejszego wsuwania na podnośnik dostosowano je zostawiając wolną przestrzeń między deskami. Momentem zwrotnym w rozpowszechnieniu palet była II wojna światowa, w czasie

uniwersalny charakter i wysoka wytrzymałość, sięgająca nawet 4000 kg przy wadze własnej zaledwie 25 kg, sprawiły że palety drewniane są jednym z najważniejszych narzędzi stosowanych w nowoczesnym łańcuchu dostaw.

której niezmiernie ważne było, aby leki, żywność dla żołnierzy i broń docierały na miejsce w jak najkrótszym czasie. To wymusiło wymyślenie sposobów na szybką, wydajną realizację przewozu. Pomogły w tym palety, które na masową skalę zaczęto stosować podczas

transportu tych towarów. Ich wykorzystanie połączono z wózkami transportowymi, które w tym czasie zyskały widły i systemy podnoszenia.

Zdobyte doświadczenia w czasie wojny zaowocowały opatentowaniem w 1945 r. palety, do której widły można było wsunąć ze wszystkich czterech stron. Dwa lata później szwedzka firma BT Industries zaprezentowała pierwszy ręczny „paleciak”, a w 1951 r. zaprojektowała dla kolei szwedzkich paletę, która przypominała znane nam dzisiaj europalety.

Okres powojenny to czas przyspieszonego rozwoju gospodarczego, to wtedy palety stały się popularne. Pociągnęło to za sobą konieczność opracowania systemu ich standaryzacji, tak aby mogły być używane przez wszystkie środki transportu, również gdy korzystano z kontenerów. W celu jeszcze większego usprawnienia procesów transportowych postanowiono wyznaczyć jednolite normy jakościowe dla palet będących w powszechnym użyciu, co umożliwiłoby ich wymianę bez potrzeby rozładowywania składowanego towaru.

O palecie EUR można mówić dopiero od 1961 r., kiedy to międzynarodowa grupa przewoźników kolejowych zrzeszonych w Union Internationale des Chemins de fer postanowiła ujednoczyć produkcję palet, wprowadzając standardy dotyczące ich wymiarów i materiału, z którego były wykonywane.

Zgodnie ze standardami

W 1961 r. przyjęto normatywne wymiary dla palet wynoszące 120×180 cm przy wysokości 14,5 cm i zaczęto je znakować symbolem EUR, skąd wzięła się nazwa „europalety”. Opracowanie standardów dotyczyło również stanu

technicznego będących w obiegu egzemplarzy. Zaczęto kontrolować ich produkcję i naprawę, a nośniki niespełniające wymaganych parametrów usuwano. Ta uniwersalność i wysoka wytrzymałość, sięgająca nawet 4000 kg przy wadze własnej zaledwie 25 kg, spr-

wiły że palety drewniane stały się jednym z najważniejszych narzędzi stosowanych w nowoczesnym łańcuchu dostaw.

A jak ważnym, świadczą o tym wolumeny palet znajdujących się w obrocie oraz stale rosnące zakupy licencjonowanych egzemplarzy. Liderem polskiego rynku palet są nośniki licencjonowane przez EPAL, do którego należy 69% rynku. 12,9% rynku opanowały palety UIC/EUR, a 18,1% przypada na palety wynajmowane (kolorowe).

W 2020 r. producenci na całym świecie odnotowali (podobnie jak w poprzednich latach) wzrost produkcji palet EPAL

sprawdzonym i bezpiecznym nośnikiem ładunku o gwarantowanej nośności i jakości – wciąż jest udoskonalana tak, aby odpowiadała na rosnące oczekiwania uczestników łańcucha dostaw. Ostatnim wyzwaniem jest digitalizacja, dzięki której najpopularniejsza europaleta stanie się nośnikiem inteligentnym.

Paleta interaktywna

Prace nad projektem iPAL, którego celem jest cyfryzacja największego na świecie otwartego *poolu* paletowo-

Sporo zyskają wszyscy użytkownicy łańcucha dostaw, gdyż inteligentna paleta pozwoli w prosty sposób pozyskiwać i przekazywać innym uczestnikom niezbędne informacje na temat ładunku, zapewniając przy tym kontrolę optymalnych warunków transportowych.

Unikatowy kod QR nanoszony będzie już w najbliższym czasie bezpośrednio na linii produkcyjnej, a dzięki temu, że paletę iPAL będą produkować wyłącznie certyfikowane przedsiębiorstwa, będą one identyfikowalne z gwarancją autentyczności. Do tego,

Od kilku lat trwają prace nad projektem iPAL, którego celem jest cyfryzacja największego na świecie otwartego *poolu* paletowego. Obecnie EPAL rozpoczyna produkcję palet iPAL z unikatowym kodem QR, nanoszonym bezpośrednio na linii produkcyjnej.

– wyprodukowanych i naprawionych zostało łącznie 123,5 mln tych nośników ładunku. Pomimo wyzwań spowodowanych pandemią COVID-19 i wzrostem cen drewna produkcja tych palet zwiększyła się o 1,14% i wyniosła 97,3 mln palet (w 2019 roku było to 96,2 mln). Lekki spadek nastąpił w zgłoszonej liczbie naprawionych palet. W sumie jednak rok 2020 został zamknięty pod znakiem wzrostu produkcji i naprawy palet EPAL o 0,5%, do łącznego poziomu 123,5 mln palet (w 2019 roku – 123 mln). Do tego klienci nie muszą martwić się o ich dostępność, gdyż w otwartym *poolu* jest obecnie ponad 600 mln sztuk.

Paleta EPAL, mimo tego że spełnia swoją najważniejszą funkcję, jest

wego, trwają od 2018 r. Jego celem jest cyfryzacja *poolu*, co oznacza przypisanie numeru seryjnego każdemu egzemplarzowi, dzięki czemu będzie można pozyskiwać dane o wszystkich pojedynczych paletach. Oznacza to, że w niedalekiej przyszłości – oprócz swojej podstawowej funkcji transportowej dla produktów – paleta stanie się dodatkowo nośnikiem wielu informacji, dzięki którym wzrośnie poziom bezpieczeństwa, a cały łańcuch logistyczny będzie funkcjonował efektywniej. Umożliwi to monitorowanie jej historii, określenie cyklu życia, ale też podniesienie jakości całego *poolu* palet EPAL, gdyż z rynku wyłapywane będą uszkodzone nośniki.



Paleta z kodem QR umożliwi uczestnikom systemu rezygnację z dodatkowego etykietowania przesyłek dzięki połączeniu numeru wysyłki towaru z ID palety lub ID palet z przesyłką

z użyciem prostej aplikacji iPAL można będzie odczytywać seryjne kody palet, zamiast liczyć nośniki ręcznie. System też nie będzie wymagał na tym etapie ponoszenia kosztów dodatkowej infrastruktury, a wszystko dzięki temu, że będzie można wykorzystywać standardowe smartfony lub czytniki kodów kreskowych 2D, zawsze wtedy, gdy użytkownik będzie chciał korzystać z aplikacji iPAL.

Co więcej, paleta z kodem QR umożliwi uczestnikom systemu rezygnację z dodatkowego etykietowania przesyłek dzięki połączeniu numeru wysyłki towaru z ID palety lub ID palet z przesyłką. Transparentność w obrocie, wiedza na temat wieku i daty produkcji, lokalizacji producenta, historii napraw europalet w aplikacji iPAL da użytkownikom pewność, że nośniki, które otrzymują na wymianę, spełniają najwyższe normy jakościowe. |

Materiał powstał we współpracy z PKN EPAL



W 1991 r. powstała organizacja EPAL, która sprawuje kontrolę nad przestrzeganiem norm jakości europalet i przyznaje licencje na ich produkcję