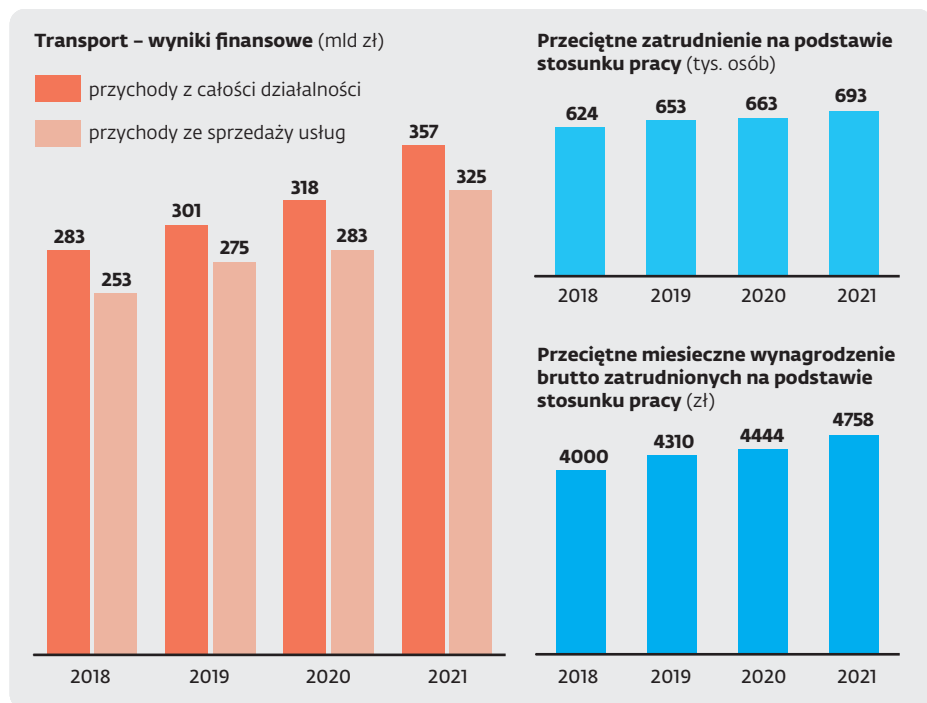
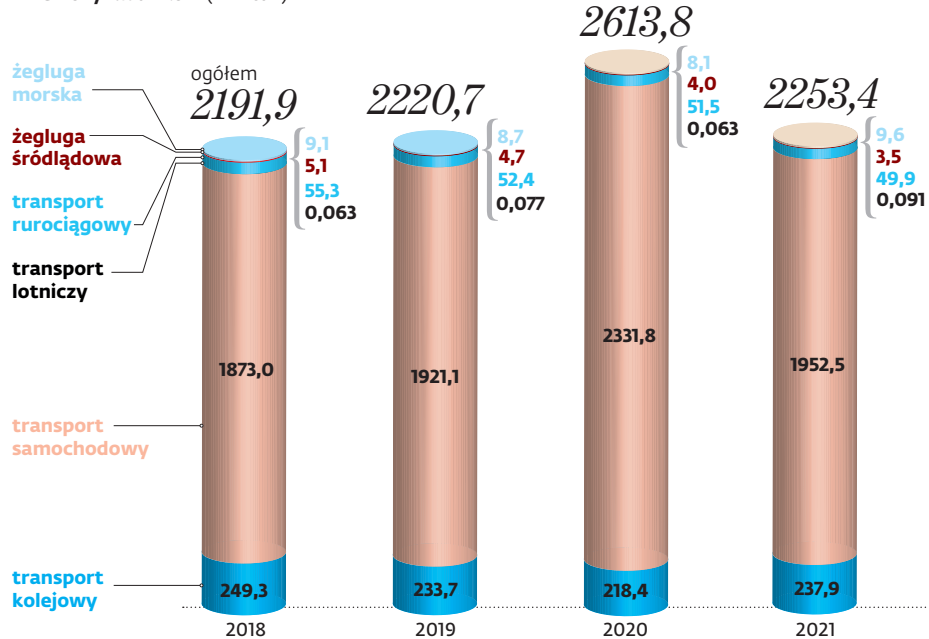




Przewozy ładunków (mln ton)



Źródło: GUS

© MC

Barrier wciąż przybywa

RYNEK Dalsze zmiany i duża niepewność – tak w skrócie branża TSL widzi nadchodzącą przyszłość i w myśl zasady: koniec jest początkiem czegoś nowego, nie nastawia się na unormowanie sytuacji. Oczekuje raczej kolejnych zawirowań na rynku

Najpierw globalny kryzys wywołany pandemią, potem obfitość zleceń i praca na najwyższych obrotach. Ten rok miał być już czasem stabilizacji. Wybuch wojny w Ukrainie i związane z tym konsekwencje, a także kłopoty wynikające z wdrażania pakietu mobilności pokrzyżowały plany sektora TSL w tym zakresie. Już wiadomo, że ten rok był czasem pokonywania wyzwań. Jaki będzie nadchodzący? Przedsiębiorcy nie mają wątpliwości: to będzie rok szans, ale przede wszystkim nowych wyzwań i barier, z którymi przyjdzie im się zmierzyć.

Ważne rozmowy z klientami

Podstawowym zagrożeniem jest na pewno niestabilna sytuacja gospodarcza w kraju oraz na świecie. Aktualne uwarunkowania skutkują zaburzeniami po stronie zarówno podaży, jak i popytu na towar naszych klientów. Cały rynek musi być przygotowany na konieczność dostosowywania swoich zasobów do aktualnego, dynamicznie zmieniającego się zapotrzebowania – zauważa Piotr Gola, head of revenue and product management North East Europe DB Schenker.

Do tego dochodzi zmienność cen ropy na światowych

rynkach i duży wzrost cen energii. To potęguje niepewność i wymaga od firm transportowych natychmiastowych reakcji oraz monitoringu swoich kosztów, a więc ciągłego szacowania rentowności zleceń. Branża szacuje, że koszty energii elektrycznej i gazu stanowią łącznie ok. 25–30 proc. kosztu składowania towaru.

W branży TSL wpływa to na realną możliwość określenia kosztów. Wydaje się, że jedynym słusznym rozwiązaniem jest wdrożona już powszechnie korekta paliwowa, zarówno po stronie ceny oraz klientów, jak i po stronie kosztów oraz przewoźników. Mechanizm ten pozwala na zmianę cen i kosztów o ustalone wskaźniki. Dzięki temu możemy nadążać ze zmianami stawek i kosztów zamiast każdorazowo negocjować stawki – tłumaczy Jacek Pradel, head of carrier management Europe DB Schenker.

Janusz Anioł, dyrektor generalny Raben Logistics Polska, dodaje, że rozmowy z klientami są ciągle potrzebne. Tylko w ten sposób można budować świadomość, co wzrosty cen energii elektrycznej i gazu oraz coraz wyższa inflacja oznaczają dla logistyki magazynowej i utrzymania terminali przeładunkowych. Taka

sytuacja wymusza też dalszą automatyzację oraz optymalizację wszystkich procesów transportowych. A to oznacza konieczność planowania kolejnych inwestycji, na które zwłaszcza mniejszym firmom coraz trudniej znaleźć pieniądze.

Wyzwania pracownicze

Innym wyzwaniem, które rodzi zagrożenia, jest niedobór kierowców i powiązana z nim presja płacowa. Większość firm widzi to dziś nawet jako barierę numer jeden prowadzonej działalności. Według najnowszego raportu IRU (Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego), w całej UE brakuje ponad 400 tys., z czego w Polsce 120 tys. kierowców. Z pracy odeszło wielu obywateli Ukrainy. Co więcej, sektor ma świadomość, że sytuacja nie zmieni się aż do zakończenia wojny.

W nadchodzących latach spora liczba kierowców 50+ przejdzie na emeryturę, a napływ nowych młodych do zawodu jest nieznaczny. Działania zachęcające do podjęcia tego zawodu w wielu krajach UE nie przynoszą oczekiwanych efektów. Nie ma prostego lekarstwa na tę dolegliwość. Wejście do zawodu nie jest łatwe. Samo zdobycie prawa jazdy kategorii C+E to w Polsce koszt ponad 10 tys. zł. Nie ma jednocześnie prostych programów umożliwiających zdobycie dofinansowania – mówi Jacek Pradel.

Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP), wspomina również o obawach związanych z przyjętymi od lutego tego roku zasadami podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, która

w związku ze wzrostem przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce będącym podstawą jej naliczania – w przyszłym roku ulegnie znacznemu podwyższeniu. Szacuje się, że dla firm oznacza to koszty większe o co najmniej 1 tys. zł w przeliczeniu na pracownika miesięcznie. W skali całego polskiego transportu międzynarodowego daje to wzrost obciążenia branży o kolejne 3,6 mld zł rocznie.

Od kilku miesięcy wnioskujemy w resorcie infrastruktury o zmianę przyjętego modelu. Wygląda na to, że do końca roku nic się w tym temacie nie zmieni – dodaje Maciej Wroński.

Tymczasem będzie to prowadziło do rozwoju szarej strefy w sektorze. Mniejsze firmy nie poradzą sobie bowiem z tak dużym obciążeniem finansowym.

Do tego dochodzą uwarunkowania legislacyjne, jak dalsze zmiany wynikające z pakietu mobilności. Jego wdrażanie potrwa do 2026 r. W sierpniu 2023 r. wejdzie w życie obowiązek posiadania tachografów piątej generacji przez wszystkie nowo zarejestrowane pojazdy. Tachografy nowego typu będą m.in. automatycznie rejestrować przekroczenie granicy, korzystając z systemu satelitarnego. W kolejnych latach dojdzie zwiększenie zakresu kontroli na drodze do 56 dni, a także obowiązek instalowania tachografów w starszych pojazdach, także w tych o DMC od 2,5 tony, które działają w transporcie międzynarodowym.

Potrzebne wsparcie

Niepewność rodzi też Fit for 55, czyli restrykcje związane z nowym pakietem klimatycznym UE. Zwłaszcza

w kontekście wzrost cen gazu, co spowodowało spadek atrakcyjności pojazdów zasilanych tym surowcem. Ich użytkowanie stało się nieopłacalne, przez co stoją w bazach. Tymczasem samorządy nie rezygnują z planów oczyszczania miast z pojazdów spalinowych. To rodzi pytanie, jak będą wyglądały dostawy ostatniej mili. Dlatego, według branży, coraz pilniejsze stają się programy dofinansowania, m.in. wsparcie przedsiębiorców transportowych w zakresie wykorzystywania paliw alternatywnych i dekarbonizacji floty, wsparcie w postaci dopłat bezpośrednich do zakupu nowoczesnych pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych czy też instytucjonalne rozwiązania jak np. w Niemczech, gdzie rząd subwencjonuje 80 proc. różnicy ceny pojazdów elektrycznych vs napędzanych silnikiem Diesla.

Z tego względu niezbędne jest wsparcie tych przewoźników, którzy zdecydowali się na inwestycje w innowacyjne rozwiązania – podkreśla Maciej Wroński. TLP apelowała o pomoc polskiego rządu w postaci m.in. dopłat do nabycia lub leasingu nowych pojazdów z napędem LNG i zwolnienia na pięć lat z opłaty paliwowej gazu ziemnego przeznaczonego do napędu pojazdów, a także zwolnienia z opłat za korzystanie z polskiej infrastruktury drogowej i wielu innych aspektów, które miałyby im pomóc – jak dodaje Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Grupa Inelo.

To niejeden kłopot dotyczący floty. Problemem jest też ograniczony wciąż dostęp do nowych pojazdów i znaczące podwyżek cen.

To z kolei wpływa negatywnie na tempo odnawiania flot. Dodatkowo trzeba wziąć pod uwagę to, że przy niskiej rentowności biznesu transportowego, relatywnie wysokim ryzyku oraz wysokich kosztach finansowania pozyskanie nowej floty jest trudne, a dla wielu przedsiębiorców wręcz niemożliwe. Bardzo ambitne cele ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wymagają podejmowania działań już dziś, planowania przyszłej strategii przedsiębiorstw transportowych w zakresie nowej floty, w tym szczególnie napędzanej paliwami alternatywnymi, nie mówiąc już o potrzebnej infrastrukturze – dodaje Jacek Pradel.

Wyzwania, zdaniem przedsiębiorców, będą wynikały też z braku inwestycji rozwijających w szybszym tempie kolej i intermodal. Polska jest krajem tranzytowym w relacjach zachód-wschód oraz północ-południe. Dlatego warto postawić na inwestycje w kolejowe korytarze transportowe dla przewozów drogowych i rozwoju transportu kombinowanego. Obecnie ruch tranzytowy zachód-wschód jest zmniejszony z uwagi na wojnę w Ukrainie. Jednak gdy nadejdzie pokój i ruszy odbudowa tego kraju, nastąpi istotny wzrost ruchu tranzytowego, zapewne również dalej na wschód przez Ukrainę.

Przeniesienie znacznej części tego wolumenu w tranzyt na ruch kolejowy w znaczący sposób odciąża dotychczas intensywny ruch oraz pozytywnie wpłynie na środowisko i niezbędne zasoby transportowe, w tym liczbę potrzebnych kierowców do obsługi tego kierunku – podkreśla Jacek Pradel. ©

Transport pogrąża się w coraz większych długach

FINANSE Branża transportowa ciągle w dołku. Wysokie zadłużenie, które jest coraz trudniejsze do spłacenia w obliczu wysokiej inflacji, rosnących kosztów i braku kierowców sprawia, że przybywa w sektorze również bankrutów

Po tym, jak transport zaczął sobie radzić ze skutkami koronakryzysu, pojawiły się przed nim nowe wyzwania. Odejścia pracowników, poważne komplikacje logistyczne wynikające z wycięcia Rosji, Ukrainy i Białorusi z europejskiego rynku oraz galopująca inflacja i wzrost cen paliw nasiliły problemy z rozliczeniami.

Na koniec września tego roku branża, która odpowiada za ok. 6 proc. polskiego PKB, miała już do spłaty prawie 2,6 mld zł zaległości wobec banków i kontrahentów. To oznacza, że tempo przyrostu zaległości gwałtownie przyspieszyło, o ponad 291 mln zł (12,6 proc.), podczas gdy jeszcze rok wcześniej wzrost ten osiągnął niecałe 92 mln zł (4 proc.) – wynika z danych zgromadzonych w Rejestrze Dłużników BIG InfoMonitor i bazie informacji kredytowych BIK.

Na problemy sektora wskazuje też Krajowy Rejestr Długów, zgodnie z informacjami pochodzącymi z jego baz, branża TSL ma do oddania w sumie 1,13 mld zł. – Sektor TSL mocno odczuł koronakryzys. W ciągu 2020 r. jego zaległości wzrosły o jedną czwartą. Przybywało ich również w 2021 r. Wyraźną odwilż przyniósł dopiero IV kwartał ubiegłego roku. Można więc powiedzieć, że sektor „odchorował” już COVID-19, ale wciąż nie wrócił do formy, bo zadłużenie cały czas utrzymuje się na wysokim poziomie – zwraca uwagę Adam Łacki, prezes Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej. Na to, że pozytywny trend dotyczący rozliczeń oraz radzenie sobie z pandemiczną sytuacją nie trwał długo, uwagę zwraca też prof. Waldemar Rogowski, główny analityk BIG InfoMonitor (Grupa BIK). – Transport jest zawsze pierwszym sektorem gospodarki, na który szczególnie wpływają zmiany i komplikacje na rynkach międzynarodowych. Nie było więc szans, by przedsiębiorcy z branży transportowej ne-

gatywnie nie odczuli turbulencji związanych z wybuchem wojny w Ukrainie – dodaje i zaznacza, że nie tylko rośnie kwota zadłużenia, lecz także liczba niesolidnych płatników z branży. Jest ich według Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor i bazy informacji kredytowych BIK w sumie 35 907. To oznacza, że od września 2021 r. nastąpił wzrost o 6,7 proc., podczas gdy rok wcześniej wyniósł on 1,7 proc. Tym samym udział niesolidnych dłużników wśród ogółu przedsiębiorstw z branży na koniec września sięgnął 8,8 proc. i jest jednym z najwyższych wśród kluczowych sektorów polskiej gospodarki, czyli uwzględniając np. handel, budownictwo czy przemysł.

– To pokazuje, że odnalezienie się w nowej sytuacji nie jest łatwe. Nie będzie ona też sprzyjać terminowemu regulowaniu dotychczasowych zobowiązań – zauważa prof. Waldemar Rogowski.

Dodatkowe obciążenia

Ekspert zwraca uwagę, że nie tylko wojna i inflacja mają wpływ na sytuację branży. Wraz z tymi wydarzeniami, jak podkreśla, zbiegło się wiele zmian wprowadzających dodatkowe obciążenia finansowe dla sektora TSL. Mowa choćby o nowych regulacjach w postaci pakietu mobilności, krajowych zmianach zasad wynagradzania kierowców, reformie systemu szkolenia zawodowych kierowców czy wreszcie nowym Polskim Ładzie.

– Ich konsekwencją był skokowy i znaczący wzrost kosztów. Nie wszyscy przewoźnicy byli w stanie podołać tym wyzwaniom, co spowodowało pogłębienie szarej strefy, szczególnie w obszarze wynagradzania kierowców. A to z kolei zaburzyło konkurencyjność i negatywnie wpłynęło na wyniki finansowe firm działających w pełni legalnie, zgodnie z krajowymi i unijnymi nowymi przepisami – wskazuje Maciej Wroński, prezes związku

pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Poza tym branża musiała stawić czoło wzrostowi cen paliw. Dotknęły one zwłaszcza firmy innowacyjne, które zainwestowały w pojazdy napędzane LNG. Tu ceny gazu wzrosły dziesięciokrotnie.

– Tym samym każdy z takich pojazdów zaczął przynosić co miesiąc po kilka tysięcy euro strat. Na dodatek w Polsce, w odróżnieniu od innych państw europejskich, nie wdrożone zostały jakichkolwiek instrumenty osłonowe dla poszkodowanych kryzysem energetycznym przewoźników – podkreśla Maciej Wroński.

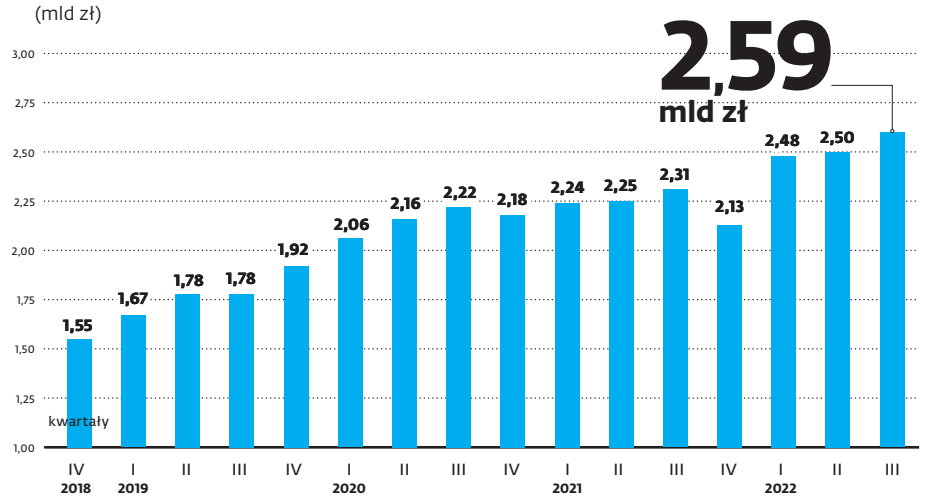
Do tego dochodzi fakt, że sektor transportu w Polsce jest bardziej rozdrobniony niż w krajach zachodnich. Mniejszym, rodzinnym przedsiębiorstwom z roku na rok coraz trudniej jest utrzymać się na rynku ze względu na rosnące wymogi i obciążenia finansowe związane z wykonywaniem przewozów. Według danych KRD prawie 70 proc. zadłużonych firm TSL stanowią jednoosobowe działalności gospodarcze. Jak wskazuje Jakub Kostecki, prezes firmy windykacyjnej Kaczmarek Inkasso, jednym z największych problemów dla małych przedsiębiorstw są długie terminy płatności w branży.

– Przedsiębiorcy zajmujący się transportem międzynarodowym odczuwają silny niepokój dotyczący uzyskania wynagrodzenia za zrealizowane usługi. I nie chodzi tylko o słabszą kondycję finansową kontrahentów, lecz także o wpływ sytuacji geopolitycznej na biznes – podkreśla Jakub Kostecki.

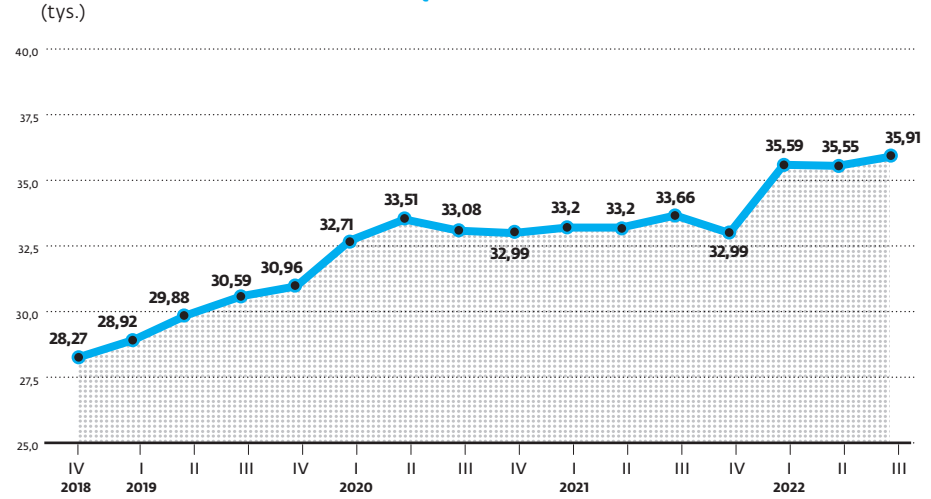
Według baz KRD za największą sumę nieopłaconych faktur i rachunków odpowiadają przewoźnicy lądowi. Najgorzej z regulowaniem swoich zobowiązań radzą sobie przedsiębiorstwa TSL z Mazowsza, gdzie działa blisko co piąty dłużnik z tego sektora. Na kolejnych miejscach plasują się województwa śląskie i wielkopolskie.

Struktura wierzycieli branży transportu i gospo-

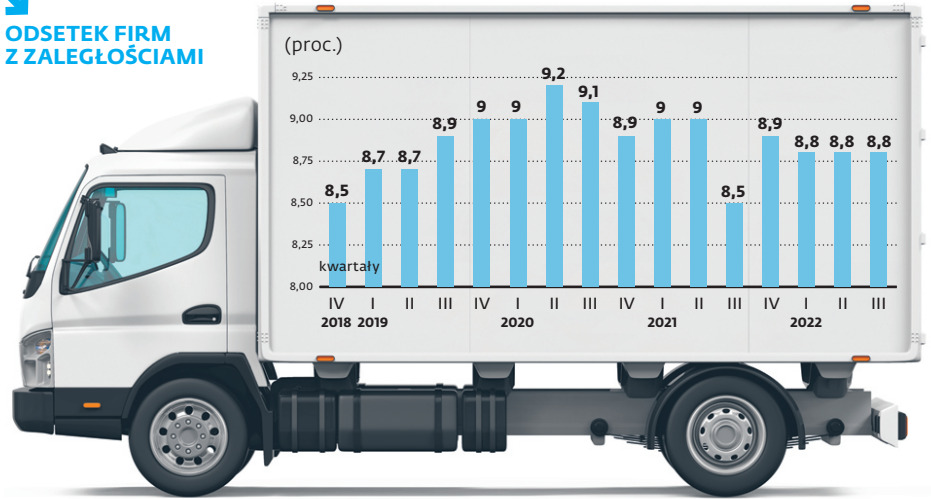
ZADŁUŻENIE SEKTORA TRANSPORTU I GOSPODARKI MAGAZYNOWEJ



ZADŁUŻENIE SEKTORA POD WZGLĘDEM LICZBY FIRM



ODSETEK FIRM Z ZALEGŁOŚCIAMI



Źródło: BIG Info Monitor

fot. Nerthuz/Shutterstock RM ©

darki magazynowej również pokazuje, że problemy z płatnościami w sektorze nie są przełotne. Największą kwotę dłużnicy transportowi są winni firmom windykacyjnym i funduszom sekurytyzacyjnym, które skupiły ich przeterminowane należności, głównie od instytucji finansowych. Przedstawiciele TSL mają także duży problem z płatnościami za leasing oraz za paliwo.

Ekspert KRD zauważają jednak, że branża TSL jest nie tylko dłużnikiem. Sama także próbuje odzyskać należności od nierzetelnych kontrahentów. Inne firmy, jak wylicza KRD, są jej winne 158,5 mln zł.

– Tymczasem w III kwartale bieżącego roku przewoźnicy pobrali zaledwie 89,5 tys. raportów na temat swoich obecnych i potencjalnych kontrahentów. To mało, zważywszy, że w Polsce działa 125 tys. firm transportowych i każda obsługuje kilku, kilkunastu klientów – wskazuje Adam Łacki.

– Aż 84 proc. przedsiębiorstw transportowych skarży się na uzyskiwanie płatności po terminie od

swoich klientów za zrealizowane usługi transportowe – zauważa z kolei prof. Waldemar Rogowski.

Kto przetrwa

Jak wynika z badania Skaner MSP wykonanego w IV kwartale tego roku dla BIG InfoMonitor, co czwarty przedsiębiorca z branży transportowej wskazuje, że w tym roku istniało realne ryzyko likwidacji biznesu. Istnieje więc ryzyko, że wiele firm może nie przetrwać obecnych problemów. Coface Polska już wskazuje na przyspieszenie bankructw w sektorze. Od stycznia do września tego roku niewypłacalność ogłosiło 164 firmy. To o 18 proc. więcej niż przed rokiem.

– W pierwszym półroczu zanotowano 91 niewypłacalności wśród spedytorów, po trzech kwartałach była to już liczba 164 bankrutów. 82 proc. niewypłacalnych dyspozytorów stanowili indywidualni przedsiębiorcy. To w pewien sposób odzwierciedla zjawiska koniunkturalne – transport jest bowiem uważany za papierak lakmusowy kondycji gospodarki – mówi Barbara Kamińska, dyrektor

działu oceny ryzyka w Coface w Polsce

I dodaje, że ze względu na tradycyjnie wysokie zadłużenie przedsiębiorców, wzrost rat kredytowych czy leasingowych może stanowić potężne wyzwanie dla kontynuacji biznesu.

– Przeterminowania kontrahentów z branży transportowej tradycyjnie należą do najdłuższych i to z pewnością się nie zmieni – zauważa.

Najbliższą przyszłość w transporcie drogowym kształtować będzie przede wszystkim koniunktura gospodarcza w Europie i na świecie, a także wynikająca z niej relacja między popytem na usługi transportowe a ich podażą.

– Na drugim miejscu jako czynnik kształtujący przyszłość wymieniałbym rynek pracy oraz wynikającą z braku kierowców presję na wzrost wynagrodzeń. Warto też wspomnieć o regulatorze, jakim jest polska administracja rządowa. Jeśli wciąż pozostanie ona bierna i obojętna na problemy oraz postulaty branży, nasza konkurencyjność na europejskim rynku będzie słabnąć – dodaje Maciej Wroński. ©

Niestabilna sytuacja społeczno-ekonomiczna, galopująca inflacja, pandemia, a w tle konflikty zbrojne – to nadzwyczajne zjawiska, które mają daleko idący wpływ na każdego pracownika w organizacji. Jak w tak trudnych czasach zapewnić pracownikom komfort, stabilność, a przede wszystkim poczucie bezpieczeństwa?



DOMINIKA OLEJNICZAK

menedżer ds. personalnych
Fresh Logistics Polska, Grupa Raben

„Obyś żył w ciekawych czasach” – to stare chińskie przysłowie, które w swoim rozumieniu jest przekleństwem, obwieszcza, iż nastał koniec jakiegoś etapu – koniec świata, który jest nam znany.

Przyszło nam żyć w dynamicznych, ale też niespokojnych czasach: kryzys migracyjny, wojna w Syrii, pandemia, wojna w Ukrainie to najbardziej wyraziste z wydarzeń ostatnich lat, które wstrząsnęły całym światem i zrewidowały progresywny pęd ku szeroko rozumianym wzrostom w każdym sektorze ludzkiej działalności.

Wszyscy eksperci zajmujący się zasobami ludzkimi przewidują, iż rynek pracownika będzie ulegał wysyceniu. Przedsiębiorstwa dążą do usprawniania i optymalizacji swoich procesów, stawiając na cyfryzację i wykorzystywanie sztucznej inteligencji, aby uczynić prowadzenie działalności bardziej przewidywalnym i kontrolowalnym.

Na tle powyższych zdarzeń rynek usług logistycznych ma się dobrze. Transport, szczególnie w takich czasach, jest potrzebny. Niemniej rozwija się dzięki pracy ludzkich rąk, a tych od zawsze w sektorze brakuje. Aktualna sytuacja gospodarcza odbija się na pracownikach, gdyż każdy z nas jest osadzony w tej rzeczywistości i każdy dokonuje rewizji swojego życia, stawiając pytania o podstawowe cele i wartości. Wygrywać będą te firmy, które będą potrafiły odpowiednio zaopiekować się dobrostanem swoich

pracowników i budować poczucie bezpieczeństwa, którego w obecnym świecie bardzo brakuje.

Fresh Logistics Polska zachowuje się proaktywnie wobec tej niepewnej przyszłości, mocno skupiając się na podwalinie naszego biznesu – Better Every Day. Jesteśmy organizacją leanową i nasze procesy dostosowujemy do ludzi – do naszych partnerów biznesowych, ale przede wszystkim do naszych pracowników. Dążymy do tego, aby zbudować odporną psychicznie organizację, która zdoła stawić czoła wszelkim wymaganiom płynącym z zewnętrznego świata.

Naszym wyzwaniem – liderów i działu HR – jest przede wszystkim utrzymanie cennych zasobów pracowników. Funkcjonujemy w czasach szybko następujących przeobrażeń. Zmiana to źródło inspiracji i szansa do wykorzystania nowych możliwości, dlatego promujemy i wspieramy gotowość do zmiany. Stawiamy na zwinność biznesową, elastycznie reagując na pojawiające się potrzeby i wymagania rynku. Przeprowadzamy remodeling struktury organizacyjnej, uszczuplamy procesy, dostosowujemy systemy premiowe, szkolimy ludzi – a wszystko po to, by reagować na zmieniającą się rzeczywistość. Do wszystkich tych działań mocno angażujemy naszych pracowników, aby czuli się współtwórcami transformacji, by mieli poczucie wywierania wpływu i kreowania przyszłości.

Kluczowa jest dla nas orientacja na ludzi, a więc bycie blisko pracownika, słuchanie jego potrzeb, uwag i pomysłów na zmiany. Ważne jest, aby pracownicy

czuli, że organizacja jest skoncentrowana na rozwijaniu kompetencji, pracy zespołowej, promowaniu współpracy, ale też na przyciąganiu talentów spoza organizacji.

Wspieramy w rozwoju naszych liderów, aby potrafili odnaleźć się w chaosie obecnej rzeczywistości i, co najważniejsze, wiedzieli, jak na nią reagować oraz jak sobie z nią radzić. Budujemy kulturę regularnego feedbacku i szeroko rozumianego dialogu pracowniczego opartego na szacunku i zrozumieniu. Pomimo wyzwań napływających z różnych stron przełożeni w naszej organizacji są uważni, autentyczni i blisko swoich ludzi. Istotną kwestią rozwoju umiejętności menedżerskich w tym roku był obszar DOCENIANIA pracownika. Nasi liderzy potrafili zarządzać efektywnością i wydajnością pracowników, budować zespoły w oparciu o ich różnorodność, rozwijać potencjały, ale przede wszystkim zarządzać negatywnymi emocjami, które są nieodłącznymi towarzyszami w sytuacji dużej niepewności.

W dzisiejszych czasach wyzwań jest wiele, ale zaangażowani i oddani pracownicy są siłą każdej organizacji – my stawiamy na ludzi i na naszych liderów. Budujemy organizację opartą na wartościach, dającą gwarancję stabilności i bezpieczeństwa mimo pojawiających się trudności. Doceniamy naszych ludzi, aby czuli się ważnymi członkami naszej społeczności, oraz tworzymy bezpieczne środowisko pracy, w którym z przyjemnością się pracuje.



Skutki Pakietu Mobilności dla polskich firm

Pakiet Mobilności jest w branży TSL przedsięwzięciem bez precedensu, jeśli wziąć pod uwagę tempo wprowadzania zmian, ich skalę i stopień skomplikowania. Dlatego – mimo że proces ten rozpoczął się już wiele miesięcy temu – nadal nie można mówić o stabilizacji, zarówno po stronie decydentów, jak i podmiotów podlegających przepisom.



MAGDALENA SZAROLETA

dyrektor sprzedaży, Raben Transport,
Grupa Raben

Konsekwencje Pakietu Mobilności mają wpływ na cały łańcuch wartości. Skoro bowiem przewoźnicy odczuli wzrost kosztów, a operatorzy logistyczni muszą m.in. dostosować system wynagrodzeń do nowych przepisów i zwiększać zatrudnienie, to skutki zmian dotkną także klientów. Na firmy transportowe pakiet nakłada obowiązek działania w sposób niezwykle skrupulatny i proaktywny. Aby zapewnić kompletne oraz poprawne wypełnianie przepisów, konieczne było konsekwentne i skuteczne zabieganie o dostęp do informacji, a ponadto wprowadzenie wielu zmian w procesach, strukturze i w wewnętrznych regulaminach firm.

Już kilka miesięcy przed wdrożeniem Pakietu Mobilności wraz z zewnętrzną kancelarią prawną tworzyliśmy w Raben Transport nowe regulaminy, aby spełniały aktualne wytyczne. Dysponujemy zespołem specjalistów skoncentrowanych na tym obszarze, a nasz zespół rozliczeniowy został powiększony o kilka dodatkowych osób. Nieustannie szukamy rozwiązań optymalizujących cały proces i skupiamy się na jego efektywności. Dbamy o to, by być na bieżąco, w pełni poinformowani o zmianach w krajach człon-

kowskich. Konsekwencje błędów są poważne, a my jako jeden z głównych graczy na rynku nie możemy pozwolić sobie na naruszenia, których efektem byłaby utrata dobrej reputacji, a tym samym – licencji transportowej.

Jako największe dotychczasowe wyzwania możemy wskazać: konieczność dostosowania naszego systemu kadrowego do nowych zasad rozliczania zaliczek na poczet PIT i składek ZUS oraz zwiększenia zatrudnienia w celu obsługi plac czy samych kierowców. A także wzrost kosztów działalności spowodowany nie tylko poziomem wynagrodzeń kierowców, lecz także np. liczbą „pustych” kilometrów. Należy też podkreślić niejasność, a czasami niekompletność nowych przepisów unijnych. Do tego doszła cała sfera administracyjna – aktualizacja Regulaminu Pracy i Wynagradzania, aczkolwiek bez jednoznacznych wytycznych dotyczących zmian legislacyjnych w Polsce, wypracowanie uniwersalnego systemu wynagrodzeń kierowców niwelującego dysproporcje czy też przygotowanie dla nich nowych umów.

Zmiany są widoczne także w organizacji naszej działalności operacyjnej, co wynika z obowiązku powrotu floty do bazy z określoną częstotliwością czy kabotaży. Wreszcie komunikacja z kierowcami na temat Pakietu Mobilności – kwestia, wydawałoby się, dość prosta i prozaiczna. Zmiany przepisów dotyczących delegowania pracowników do pracy za granicę są jednak naprawdę skomplikowane i trudne do zrozumienia, więc poinformowanie o nich naszych kierowców wcale nie było łatwym zadaniem.

Wszystkie opisane działania wymagały od nas dużego wysiłku, ale to nie koniec. W perspektywie są jeszcze zmiany w legislacji Pakietu Mobilności w krajach członkowskich i ustalenie pełnych stawek wynagrodzeń. Nas jako operatora czeka dodatkowo m.in. przygotowanie wszelkich dokumentów wewnętrznych w języku angielskim i wymiana tachografów na urządzenia II generacji.

Pakiet Mobilności pogłębił problem, z którym mamy do czynienia już od dłuższego czasu, mianowicie deficyt pracowników na rynku transportowym. Wprowadził ograniczenia dla firm, szczególnie z Europy Środkowo-Wschodniej, w zakresie prowadzenia działalności, oraz zwiększył koszty brutto. Takie warunki oczywiście nie sprzyjają chęci otwierania działalności transportowej lub jej kontynuowania, a dla naszego sektora oznaczają dalsze trudności z pozy-



skaniem kierowców. To z kolei może się przełożyć negatywnie na całą polską gospodarkę – szacuje się, że transport i magazynowanie bezpośrednio odpowiada za 6 proc. polskiego PKB, zaś jego pośredni wkład jest znacznie wyższy.

W tej sytuacji pomocne mogłoby być wsparcie ze strony rządu, polegające na uproszczeniu przepisów, szybszym podejmowaniu decyzji korzystnych dla biznesu, ograniczeniu biurokracji. Pożądane byłoby inwestycje w rozwiązania przyszłości, takie jak transport intermodalny czy nowoczesna kolej. Ponadto dla całej branży niezbędne wydaje się zwiększenie atrakcyjności zawodu kierowcy poprzez rozmaite benefity i podkreślenie jego rangi społecznej. Należy podejść do tego zagadnienia strategicznie, a do tego potrzebne są jasna wizja, racjonalne decyzje i przewidywalne działania.

Pakiet mobilności to na razie chaos i wzrost kosztów

PRAWO W lutym tego roku zaczął obowiązywać pakiet mobilności. Choć branża sugeruje, że faktyczne konsekwencje z nim związane będą znane po roku obowiązywania, to przybywa firm, które już dziś mówią o skutkach nowych przepisów

Regulacje wprowadzane w ramach unijnego pakietu mobilności przyniosły za sobą znaczące zmiany w funkcjonowaniu polskich firm transportowych, a co za tym idzie – wzrost kosztów działalności.

– Trzeba było choćby dostosować system kadrowy do nowych zasad rozliczania zaliczek na PIT i składek ZUS. Do tego obsługa plac czy samych kierowców, spowodowana skomplikowaniem systemu, wymagała zaangażowania większej liczby osób. Szczególnie że zabrakło kompleksowego rozwiązania systemowego na rynku – tłumaczy Magdalena Szaroleta, dyrektor sprzedaży Raben Transport.

Zmianie uległ bowiem sposób naliczania wynagrodzenia dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Diety zostały wliczone do podstawowego wynagrodzenia, co oznacza, że od pełnego wynagrodzenia kierowcy są naliczane obciążenia podatkowe i socjalne.

– Dla polskiego przedsiębiorcy transportowego to znaczący wzrost kosztów zatrudnienia kierowców, dla kierowców to poprawa

ich kapitału emerytalnego naliczanego od pełnej kwoty wynagrodzenia – ocenia Jacek Pradel, head of carrier management Europe DB Schenker.

Poza tym zostały wprowadzone kwoty minimalnego wynagrodzenia, a właściwie, zgodnie z zapisami pakietu mobilności – średniego wynagrodzenia sektorowego dla pracowników delegowanych do pracy kabotażowej i cross-trade.

– Wywołało to sporo zamieszania. Między innymi skomplikowano sposób naliczania wynagrodzenia dla kierowców wykonujących ten rodzaj przewozów, głównie w Europie Zachodniej. Dodatkowo dalej mamy brak jednoznacznie określonych stawek wynagrodzenia sektorowego. Z kolei w krajach, gdzie jest ono określone, zasady jego zastosowania są niejasne – mówi Jacek Pradel.

To nie tylko znacząco zwiększyło obciążenia ad-

ministracyjne przedsiębiorców, lecz także ryzyko pomyłek oraz idące za nimi konsekwencje. Po raz kolejny więc firmy transportowe zostały zmuszone do dokładnej rewizji rentowności działalności. Branża wylicza, że zlikwidowanie delegacji zagranicznych kierowców, czyli diet i ryczałtów noclegowych, przyczyniło się do wzrostu kosztów zatrudnienia kierowcy średnio o ok. 25 proc.

– W praktyce od lutego tego roku kierowca polskiego pochodzenia, wykonujący kabotaż i cross-trade dostaje taką samą płacę zagraniczną, jaką otrzymuje kierowca zagraniczny zatrudniony w danym kraju Unii Europejskiej. W związku z tym istnieje również konieczność oszacowania przez polskich przewoźników opłacalności danych przewozów, np. jeśli firma transportowa specjalizuje się w przewozach na kierunku Holandia-Dania, gdzie stawki za pracę znacząco wzrosły – tłumaczy Kamil Wolański, kierownik działu ekspertów w Grupie Inelo.

Praca do ułożenia na nowo

Konsekwencje przyniosły też nowe przepisy związane z koniecznością przestrzegania dodatkowego limitu kabotażu. Zobowiązują one przewoźników do „zamrożenia” swojego pojazdu (okres „cooling off”) na cztery dni po wykonaniu

wszystkich operacji kabotażowych, czyli trzech dojazdów w ciągu siedmiu dni od pierwszego rozładunku.

– Dla firm transportowych, które specjalizowały się w tego typu przewozach, było to ogromne wyzwanie, wymagające gruntownej zmiany w organizacji tych przewozów, a także dokładnego przemyślenia opłacalności danych kierunków – mówi Kamil Wolański.

Wreszcie, skutki wywołał też nowy obowiązek powrotu pojazdów ciężarowych do bazy raz na osiem tygodni. Zwiększa on liczbę przejazdów, wykonywanych na pusto i również wymaga od przewoźników znaczących zmian w organizacji transportu.

– To też regulacja bardzo wątpliwa ekonomicznie, szczególnie w kontrze do działań ograniczających emisję gazów cieplarnianych. Pogłębia niebilansowanie kierunków, szczególnie na linii Wschód-Zachód. Na tym rynku bardzo aktywne są przedsiębiorstwa transportowe z Polski, Litwy, Bułgarii, Rumunii, Czech czy ze Słowacji. W wyniku zmian są zmuszeni do powrotów 12 razy w roku każdym pojazdem do bazy, czyli do miejsca w kraju rejestracji pojazdów. To generuje dodatkowe przebiegi, realizowane wielokrotnie na pusto, znacząco podnosząc koszty i generując dodatkową emisję CO₂, nie wspominając

o braku tychże zasobów transportowych na trasach, gdzie wykonują główną pracę – opowiada Jacek Pradel.

Do tego polski ustawodawca wprowadził również obowiązek posiadania bazy transportowej, która zapewni miejsca parkingowe dla 30 proc. całej floty, co po raz kolejny zmusza przewoźników do podjęcia dodatkowych inwestycji we własną infrastrukturę.

Wreszcie na poziomie operacyjnym firmy prowadzące działalność gospodarczą za pomocą samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t zostały zobowiązane do spełnienia formalności stawianych do tej pory wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym tabor samochodów ciężarowych.

A to, jak zauważa Paweł Kowalski, prezes zarządu TVM Transport & Logistics, wymogło konieczności uzyskania licencji na transport drogowy towarów.

– Wymagało to wprowadzenia wielu zmian w procesach, strukturze i w wewnętrznych przepisach firm. Konsekwencje błędów są duże, podobnie jak sankcje nałożone na pracodawcę w związku z nieprzestrzeganiem wymogów PM – nieprzestrzeganie tych wymogów jest traktowane jako najpoważniejsze naruszenie, które ma wpływ na postępowania w zakresie utraty dobrej reputacji, a tym samym utraty licencji transportowej – tłumaczy Magdalena Szaroleta.

Koszty jeszcze wzrosną

Zdaniem ekspertów w przyszłym roku można się spodziewać dalszego wzrostu

kosztów prowadzenia działalności. Szczególnie że nadal wiele państw nie określiło się jeszcze z pełnymi kwotami wynagrodzenia.

– Do tego dojdzie pogłębiający się deficyt kierowców, co będzie równoznaczne z kolejnym wzrostem kosztów ich zatrudnienia i prawdopodobną tendencją do coraz większej migracji truckerów między firmami transportowymi – uważa Magdalena Szaroleta.

Ważną zmianą dla polskich przewoźników, wynikającą z pakietu mobilności będzie również obowiązek montażu w nowych pojazdach tachografów nowej generacji, od sierpnia 2023 r. Problem w tym, że ich produkcja jeszcze się nie rozpoczęła, co może mieć wpływ na terminy wydawania nowych ciężarówek.

– W kolejnych latach będzie też trzeba wymienić tachografy w starszych pojazdach, a koszt wymiany będzie po stronie przewoźnika. Może więc to mocno nadwyrężyć budżet firmy transportowej, ponieważ szacuje się, że będzie to kilka tysięcy złotych. Przewoźnicy zobowiązani są do wymiany tachografu starszego niż z 2019 r. do końca 2024 r., a do sierpnia 2025 r. będzie trzeba wymienić tachograf w samochodach wyprodukowanych pomiędzy 2019 a 2023 r. – podsumowuje Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Grupa Inelo.

Zdaniem Pawła Kowalskiego wraz ze wzrostem liczby kontroli w zakresie posiadania odpowiednich zezwoleń oraz rodzaju wykonywanych przewozów, a także spełnienia wymogów związanych z delegowaniem, należy też oczekiwać trendu, który już zresztą można zaobserwować, polegającego na sformalizowaniu obecności polskich przedsiębiorców na rynkach zagranicznych i zakładaniu tam firm.

Konieczne zmiany

Dlatego według ekspertów potrzebne są dodatkowe rozwiązania prawne w Polsce, które pomogłyby firmom w działalności po wprowadzeniu pakietu. Mowa przede wszystkim o uproszczeniu sposobu obliczania wynagrodzeń kierowców, który bardzo mocno się skomplikował. Dotyczy to m.in. nowych obowiązków pracodawcy związanych z odprowadzaniem składek ZUS czy opodatkowaniem.

– Złożoność aktualnych zasad sprawia, że przewoźnicy nie do końca mogą być pewni, czy ostatecznie dany kurs będzie dla nich opłacalny, bo jego rentowność zależy od wielu zmiennych czynników, m.in. od tego, ile kierowca jeździ za granicę. Priorytetem jest więc dostosowanie polskich przepisów wynagradzania kierowców do realiów pracy przewoźowej – zaznacza Kamil Wolański.





Rekordowy w skali kraju transport DB Schenker

Po rozładunku w szczecińskim porcie gigantyczna maszyna do drążenia tuneli (TBM: tunnel boring machine) ruszyła w długą, ponad 700-kilometrową podróż przez Polskę. Trafi na budowę drogi S19 na odcinku Rzeszów Południe-Babica. DB Schenker od 18 miesięcy przygotowywał transport tego ładunku, jednego z najcięższych do tej pory na polskich drogach

W połowie października w porcie w Szczecinie zakończył się rozładunek maszyny TBM do drążenia tunelu na budowie drogi S19. Był to jeden z kilku etapów spektakularnego transportu.

Operacja logistyczna rozpoczęła się w mieście Noblejas. Tam maszyna TBM została rozmontowana przez inżynierów, a jej części podzielone ze względu na ciężar i gabaryty.

Najcięższe elementy, m.in. napęd główny i tarcza skrawająca, zostały przewiezione transportem drogowym przez hiszpański Oddział DB Schenker z Noblejas do portu Santander, skąd po załadunku dopłynęły w ciągu tygodnia do Szczecina. Kolejny etap to podróż specjalnymi barkami Odrą do Opolu. Tam elementy maszyny zostały rozładowane i zabezpieczone na platformach złożonych z samojedznych osi. Teraz transport przemieszcza się drogą lądową do Babicy. Lżejsze elementy dojadą z Hiszpanii na Podkarpacie bezpośrednio transportem drogowym.

Logistyczne wyzwanie dla ekspertów

DB Schenker do realizacji tej wymagającej operacji logistycznej przygotowywał się od ponad 18 miesięcy. Nad rozwiązaniami, które zapewnią bezpieczny transport maszyny, pracował po stronie operatora logistycznego kilkunastoosobowy zespół złożony z pracowników firmy z Polski i Hiszpanii oraz wyspecjalizowanych przewoźników, ważnych partnerów w tym projekcie.

– Przy realizacji tego przedsięwzięcia było branych pod uwagę wiele czynników. Mowa nie tylko o przepisach regulujących przewóz ponadgabarytów. W grę wchodziły także np. weryfikacja wytrzymałości mostów i wiaduktów, zbadanie możliwości wykonania wszystkich niezbędnych manewrów specjalną naczepą, na której są przewożone najcięższe elementy TBM ważące nawet po 230 t – wylicza Tomasz Kwapis, szef działu przewozów ponadgabarytowych w DB Schenker. – Wszystkie te zmienne miały wpływ na decyzję o doborze rodzaju transportu, trasie dojazdu z Opolu do Rzeszowa i wreszcie długości całej operacji – dodaje.



Trasa S19 – szczególna inwestycja na Podkarpaciu

Odcinek trasy S19 pomiędzy węzłami Rzeszów Południe-Babica budowany przez konsorcjum Mostostal Warszawa i Acciona Construcción jest jedną z najciekawszych i najtrudniejszych technologicznie budów infrastrukturalnych realizowanych obecnie w naszym kraju.

– To szczególna inwestycja zarówno dla Mostostalu Warszawa, jak i dla województwa podkarpackiego. Podjęliśmy się budowy drogi ekspresowej z najdłuższym obecnie tunelem w Polsce. Jest to znak rozwoju, jaki w ostatnich latach poczyniliśmy, jak również potwierdzenie naszej silnej pozycji jako czołowego generalnego wykonawcy inwestycji drogowych w Polsce – mówi Jorge Calabuig Ferre. Ponaddwukilometrowy tunel stanowiący część zadania zostanie wydrążony z pomocą maszyny TBM, która wcześniej była wykorzystywana przy budowie

obwodnicy Madrytu. Maszyna będzie nie tylko drążyć w ziemi, lecz także układała specjalne żelbetowe elementy tworzące obudowę tunelu. Tempo pracy maszyny to od kilku centymetrów na minutę do ok. 10 m/24 h. TBM waży 4300 t, ma moc 12 tys. kW, długość 107 m i średnicę tarczy drążącej 15,2 m. Technologia, know-how oraz spektakularnej wielkości sprzęt TBM, który w tej chwili jest transportowany na plac budowy, zostały zapewnione przez Accionę – firmę, która jest większościowym udziałowcem Mostostalu Warszawa i przy tej inwestycji jest partnerem odpowiedzialnym za realizację części tunelowej. Unikalne doświadczenie zdobyte na budowach na całym świecie pozwoli nam wybudować odcinek S19 sprawnie i, jeśli wziąć pod uwagę skalę inwestycji, niezwykle szybko.

73 m długości i 68 kół

Po rozładunku w Opolu najcięższe elementy TBM są przewożone na specjalnej meganaczepie złożonej z dwóch platform z samojedznymi osiami, które razem liczą 68 kół. Długość całego zestawu to 73 m. Aby transport był możliwy, konieczne było nawet wybudowanie przeznaczonego do tej operacji zjazdu z autostrady, który umożliwił skręt platformy.

Transport zgodnie z przepisami będzie realizowany nocą z prędkością ok. 10 km/h. Naczepa będzie miała do pokonania na swojej drodze 396 mostów, wiaduktów i przepraw. Wszystkie elementy TBM do końca roku trafią do Babicy. Tam rozpocznie się montaż maszyny, który potrwa trzy miesiące. Drążenie tunelu z jej pomocą rozpocznie się w 2023 r.

DB Schenker

Zatrudniając ok. 76,1 tys. pracowników w ponad 1 850 lokalizacjach w 130 krajach, DB Schenker jest jednym z wiodących dostawców usług logistycznych na świecie. Firma świadczy usługi transportu lądowego, lotniczego i oceanicznego, oferuje także kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki i zarządzania globalnym łańcuchem dostaw z jednego źródła. W 2022 r. DB Schenker obchodzi 150. rocznicę powstania firmy. Aby osiągnąć swój ambitny cel neutralności klimatycznej do 2040 r., dostawca usług logistycznych stale inwestuje w innowacyjne rozwiązania transportowe, odnawialne źródła energii i produkty neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla dla swoich klientów.

TBM to potężna maszyna, która wydrąży pod wzgórzem Grochowicza na Podkarpaciu jeden z najdłuższych tuneli w Polsce, o długości 2255 m. Jednocześnie będzie układała specjalne żelbetowe elementy tworzące obudowę. Tempo pracy maszyny sięga maksymalnie ok. 10 m/24 h. TBM waży 4,3 tys. t, ma moc 12 tys. kW, długość 107 m i średnicę tarczy drążącej 15,2 m. Maszyna wcześniej była wykorzystywana przy budowie obwodnicy Madrytu.

Transport jest realizowany na zlecenie konsorcjum firm Mostostal Warszawa SA i Acciona Construcción, wykonawcy drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica. Inwestorem dla tej jednej z trudniejszych technologicznie budów infrastrukturalnych w Polsce jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Mostostal Warszawa

Mostostal Warszawa SA należy do grona największych firm budowlanych w Polsce. Występując w roli generalnego wykonawcy, realizuje inwestycje we wszystkich kluczowych sektorach rynku budowlanego w kraju i za granicą. Ponad 75 lat obecności firmy na polskim rynku zaowocowało realizacją wszelkiego rodzaju obiektów z zakresu budownictwa: ogólnego, przemysłowego, ekologicznego, energetycznego, infrastrukturalnego i drogowego. Przez lata aktywności firma zdobyła szerokie doświadczenie w tworzeniu konstrukcji stalowych i instalacji technologicznych dla przemysłów petrochemicznego oraz chemicznego.

Elektryczne ciężarówki potrze

EKOLOGIA Dla branży TSL wielkim wyzwaniem będzie szykowana przez Unię Europejską dekarbonizacja transportu. Może się nie udać bez rządowego systemu dopłat i ulg



Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

Według porozumienia wypracowanego przez Radę UE i Parlament Europejski już w 2035 r. na terenie Unii ma zacząć obowiązywać zakaz sprzedaży spalinowych samochodów, osobowych i dostawczych. To część rozwiązań zawartych w pakiecie Fit for 55, który zakłada znaczne ograniczenie emisji CO₂. Według planów do 2030 r. ma być ona zmniejszona o co najmniej 55 proc, a w 2050 r. na terenie Wspólnoty ma zostać osiągnięta neutralność klimatyczna.

Duże auta, duży problem

Dla firm logistycznych wymiana pojazdów dostawczych na elektryczne czy wodorowe będzie długim procesem. Jeszcze większym wyzwaniem będzie jedna elektryfikacja floty dużych ciężarówek, do której ma zmuszać inne rozwiązanie – objęcie transportu drogowego systemem opłat za emisję CO₂. Komisja Europejska chce, żeby zaczął on obowiązywać w drugiej połowie tej dekady. Trwają dyskusje na temat konkretnego terminu.

– Opłaty będą doliczane do ceny paliwa. Mają dopro-

wadzić do tego, że eksploatacja spalinowego samochodu ciężarowego stanie się znacznie droższa niż elektrycznego czy wodorowego – mówi Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. – Dla polskiej branży TSL nowe regulacje mogą być sporym problemem. Już w 12 krajach europejskich istnieją dopłaty do ciągników siodłowych elektrycznych i ciężarówek elektrycznych. Na przykład w Niemczech sięgają one 85 proc. wartości pojazdu. W innych krajach one są mniejsze. Jeżeli Polska nic nie będzie robić, to okaże się, że nasi przewoźnicy wypadną z rynku – podkreśla.

W ocenie prezesa PZPM nieco łatwiej może pójść z elektryfikacją samochodów dostawczych.

– Firmy logistyczne już zaczynają na nie przechodzić. Koszt takich pojazdów w koszcie TCO (obejmującym oprócz zakupu wszelkie koszty użytkowania) stanowi wysoki odsetek. Sama eksploatacja mimo rosnących cen prądu jest tańsza niż pojazdu spalinowego. Jest jeszcze drugi czynnik. Coraz więcej władarzy miast nie życzy sobie spalinowych aut w centrach aglomeracji.

PREZENTACJA

Partner

Paneuropejski gigant Eurowag stanie za Grupą Inelo



Grupa Inelo intensywnie się rozwija. Od kiedy w grupę zainwestował fundusz private equity – Innova Capital, dokonała ona czterech akwizycji, by zająć pozycję lidera na rynku technologii dla transportu ciężkiego w Europie Środkowo-Wschodniej. Strategię dostarczania zintegrowanych rozwiązań „one stop shop” konsekwentnie rozwijała Magdalena Magnuszewska, prezes Grupy Inelo. W październiku spółka zyskała nowego właściciela – Eurowag, ogólnoeuropejską platformę płatności i mobilności, specjalizującą się w rozwiązaniach dla branży CRT. Co to oznacza dla Inelo?

Inwestycja Eurowagu w Grupę Inelo przekracza 300 mln euro. Co się z nią wiąże?

Z każdym rokiem obserwujemy postępującą digitalizację transportu – coraz więcej firm wdraża zintegrowane rozwiązania technologiczne, które stają się niezbędnym elementem sprawnego zarządzania podstawowymi procesami, zapewniają bezpieczeństwo i automatyzują ich codzienną pracę. Partnerstwo z Eurowag poszerza oferowany przez nas wachlarz rozwiązań dla transportu na znacznie szerszą, międzynarodową skalę i na rynkach, na których do tej pory nie byliśmy obecni, dzięki czemu jeszcze bardziej przyspieszymy rozwój naszej spółki. Ponadto kluczowa dla tej transakcji jest synergia produktowa, która pozwala na wzajemne uzupełnianie portfela usług i produktów oraz w przyszłości cross selling do posiadanych przez nas grup klientów zgodnie z ideą „one stop shop”.

A co to partnerstwo daje Eurowag?

Transakcja ta zdecydowanie wzmacnia pozycję Eurowag na polskim rynku transportu, który jest liderem przewozów drogowych w Europie. Szacuje się, że wielkość naszego rynku transportowego w ostatnich latach regularnie wzrasta – średnio o ponad 4 proc. rocznie. Mamy też największą flotę transportową w Europie, liczącą ponad milion pojazdów ciężarowych. Współpraca z Grupą Inelo pozwala Eurowag rozbudować zintegrowaną, cyfrową platformę technologiczną typu end-to-end dla klientów z branży CRT, a tym



Magdalena Magnuszewska, Prezes Grupy Inelo

samym umocnić pozycję jako wiodącego dostawcy rozwiązań do zarządzania flotą w Europie Środkowo-Wschodniej. Nasze narzędzia technologiczne staną się kluczowym źródłem danych; to za sprawą prawie 90 tys. pojazdów, obecnie korzystających z urządzeń telematycznych Grupy Inelo. Dzięki nam Eurowag zyska także oprogramowanie do rozliczania czasu pracy 4Trans, które stanowi podstawowe narzędzie w każdej firmie przewozowej oraz uzupełni portfolio klientów o czołowe europejskie inspekcje, które wykorzystują nasze oprogramowanie TachoScan Control.

Ostatnie lata Grupy Inelo to okres intensywnych akwizycji spółek: NUSS, Marcos Bis, CVS Mobile, FireTMS – która z nich była dla Inelo najważniejsza i jakie są dalsze plany na rozwój?

Każda z tych transakcji była dla nas ważna i realizowana w konkretnym celu. Z lokalnej firmy staliśmy się międzynarodowym liderem w zakresie rozwiązań technologicznych dla transportu, uzupełniliśmy także portfolio produktów. Dalej chcemy rozwijać strategię „one stop shop”, czyli ofe-

rować przewoźnikom zintegrowane narzędzia dla sektora TSL w jednym miejscu. Zaczęliśmy od przejęcia spółki NUSS, specjalizującej się w analizie czasu pracy kierowców. Ich działalność doskonale wpisywała się w zakres usług świadczonych przez OCRK, a firma NUSS już wcześniej korzystała z naszego oprogramowania 4Trans, służącego do rozliczania czasu kierowców. Następnie staliśmy się większościowym udziałowcem Marcos Bis, którego flagowym produktem jest zaawansowany system do zarządzania transportem – TMS Navigator, aby ostatecznie w tym roku przejąć 100 proc. udziałów tej firmy. TMS stanowi doskonałe uzupełnienie naszej oferty, więc grupa klientów korzystających z tego rozwiązania ciągle się poszerza.

W 2021 r. skoncentrowaliśmy się na partnerstwie ze słoweńską spółką telematyczną CVS Mobile, dającą nam dostęp do 10 nowych rynków europejskich w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. To był krok w kierunku zagranicznej ekspansji, którą konsekwentnie realizujemy. Z kolei tegoroczna akwizycja – z FireTMS, uzupełniła naszą ofertę produktową o brakujące rozwiązanie, czyli TMS w modelu SaaS dla MŚP, które stanowią dużą część naszych klientów. Tym samym staliśmy się liderem w sektorze TMS w Polsce z udziałem 30–35 proc. Wstępne prognozy pozwalają nam zakładać, że z eTMS będzie korzystać nawet 2 tys. naszych klientów w ciągu najbliższych trzech lat. Obecnie planujemy skupić się na integracji tych produktów, by wykorzystać nowe funkcjonalności.

Dodatkowo realizujemy projekt badawczo-rozwojowy, polegający na opracowaniu algorytmu, który ma dostarczać dane z dwóch obszarów: eco-drivingu i funkcji szacowania czasu dojazdu ETA. Tym samym chcemy zredukować koszty przewoźników i ograniczyć emisję śladu węglowego w transporcie. Z kolei integracja danych z systemów mapowych na temat natężenia ruchu, z danymi o czasie pracy kierowców, pozwoli naszym klientom bardziej wydajnie zarządzać flotą transportową.

Co jest dla was priorytetem?

Priorytetem dla Inelo na kolejne lata jest na pewno dalsza ekspansja i udoskonalenie oferty pod kątem zmieniających się wymagań klientów oraz dostarczanie innowacyjnych funkcjonalności wykorzystujących ogromną ilość danych zgromadzonych w naszych systemach.

buja wsparcia

Znane z zachodniej Europy tzw. strefy czystego transportu będą pojawiać się także u nas. Tam sprawdzą się elektryczne furgonetki – dodaje Jakub Faryś.

Piotr Lachowicz, Grup Sustainability Expert z firmy Raben, zaznacza, że w Europie na razie jeździ niewiele ciężarówek elektrycznych czy wodorowych. Według danych ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, organizacja branżowa zrzeszająca producentów samochodów) w 2021 r. 96 proc. sprzedanych w Unii Europejskiej samochodów ciężarowych (powyżej 3,5 t) było napędzanych dieslem. Z pozostałych zaledwie 0,53 proc. stanowiły samochody elektryczne lub wodorowe. Ta sama organizacja szacuje, że średni wiek auta dostawczego w UE wynosi ok. 14 lat i systematycznie rośnie.

– To oznacza, że wprowadzenie zakazu nie wyeliminuje od razu wszystkich spalinowych aut z europejskich ulic. Będą one systematycznie zastępowane przez samochody elektryczne lub zasilane innymi paliwami alternatywnymi. Jednocześnie można się też spodziewać rozwoju transportu intermodalnego i kolejowego

Thierry Breton, komisarz UE przyznaje, że zakaz sprzedaży aut o napędzie spalinowym doprowadzi do „gigantycznych zakłóceń” w gospodarce UE

– mówi Piotr Lachowicz. Raben jesienią zaczyna w Polsce testy ciężarówki elektrycznej marki Volvo. Na razie będzie kursować na niezbyt długim dystansie między zakładami Ikea w województwie lubuskim.

Klauzula awaryjna

Transformacja sektora TSL będzie procesem, którego tempo będzie uzależnione m.in. od dostępności ekologicznych samochodów, ich ceny, rozwoju infrastruktury ładowania czy kreowania zachęt umożliwiających przejście na elektromobilność. Piotr Lachowicz dodaje, że oprócz systemu dopłat do elektryków niektóre kraje stosują także inne bonusy. Są to np. zniżki lub zwolnienia z opłat związanych z prowadzoną działalnością.

Eksperci wskazują, że elektryfikacja transportu długodystansowego będzie też możliwa nie tylko dzięki inwestycjom w budowę rozbudowanej infrastruktury do ładowania samochodów ciężarowych, lecz także dzięki modernizacji sieci energetycznej.

– Wraz z postępującą elektryfikacją sektor TSL stanie się dużym konsumentem energii na rynku. Dobrze byłoby też, gdyby jego dekarbonizacja oparta była na nisko- lub zeroemisyjnej energii elektrycznej – ocenia Piotr Lachowicz.

Jakub Faryś przypomina, że według planów Brukseli w 2026 r. ma zostać uruchomiona tzw. klauzula awaryjna, która zakłada przegląd infrastruktury i ocenę, czy rzeczywiście w 2035 r. realne będzie wprowadzenie zakazu

sprzedaży spalinowych samochodów osobowych i dostawczych. Nie jest zatem wykluczone, że pojazdy z silnikiem Diesla będą oferowane w salonach nieco dłużej.

– Moim zdaniem termin tego przeglądu powinien być wyznaczony później – nie w 2026 r., tylko np. w 2030 r. Przede wszystkim trzeba będzie ocenić, czy są szanse na stworzenie odpowiedniej sieci ładowania elektryków czy stacji tankowania wodorem – mówi Faryś.

Thierry Breton, unijny komisarz odpowiedzialny za rynek wewnętrzny, stwierdził niedawno, że zakaz sprzedaży aut o napędzie spalinowym, który ma wejść w życie w 2035 r., doprowadzi do „gigantycznych zakłóceń” w gospodarce UE.

Według niego gra toczy się o 600 tys. miejsc pra-

cy, które zostaną zlikwidowane w procesie przejścia z samochodów spalinowych na elektryczne.

Klienci pytają o ślad

Dariusz Gołębiowski, dyrektor floty w Rohlig Suus Logistics nie wyklucza, że okres przejściowy będzie konieczny dla wybranych krajów.

– Nie mamy dużo czasu na elektryfikację floty. Potrzebne jest zaangażowanie wielu podmiotów, w tym przede wszystkim producentów pojazdów elektrycznych, rządów oraz firm transportowych. W tym momencie nie mamy opracowanego jednego konceptu pojazdu, który swoją wydajnością dorówna samochodom spalinowym. Potrzebujemy nie tylko przekształcenia dotychczasowych stacji paliwowych na stacje do ładowania samochodów elektrycznych. Firmy logistyczne muszą też rozbudować sieć magazynów o huby w centrum miast, bo na razie zasięgi elektryków nie pozwalają na swobodną dostawę towarów – zaznacza Dariusz Gołębiowski. Dodaje, że w ostatnim czasie klienci firmy Rohlig coraz częściej dopytują jednak o aspekty

ekologiczne obsługi logistycznej – rozwiązań środowiskowych w magazynach oraz zrównoważonej floty samochodowej.

– Chcą sprawdzić, jaki ślad węglowy wytwarza ich transport oraz jak mogą go zredukować – wskazuje.

Ekspert przyznaje, że prace nad zeroemisyjnymi pojazdami utrudniła wojna w Ukrainie, która ograniczyła producentom dostęp do półprzewodników niezbędnych do produkcji aut. Nie bez znaczenia są również kolejne rozporządzenia Komisji Europejskiej dotyczące normy Euro VII, która wymusza na producentach konieczność dostosowania silników spalinowych do nowych wytycznych, co odwraca ich uwagę od prac nad elektrycznymi pojazdami.

– Obecnie Polska jest liderem branży transportowej w Europie. Rozproszenie naszej branży TSL i mała skala działalności przedsiębiorstw mogą sprawić jednak, że mniejszych przewoźników nie będzie stać na wymianę floty. W wyniku tego część z nich może się mierzyć z widmem upadłości, co z kolei wpłynie na pogorszenie naszej pozycji w Europie – przestrzega Dariusz Gołębiowski. ©P

Eksport przesyłek paletowych

Oferty specjalne
Skontaktuj się z nami, aby otrzymać ofertę specjalną.

Codziennie połączenia
Skuteczne rozwiązania w całej Europie.

Lider na rynku
Nawiąż współpracę z niezawodnym i solidnym liderem z zakresu transportu.



Global Logistics

Polegaj na partnerze logistycznym oferującym najlepsze rozwiązania.

Transport skrojony na miarę

ANALIZA Handel światowy słabnie, a to przekłada się na ilości towarów w transporcie międzynarodowym i co za tym idzie – na ceny. Jednak to nie tylko one wpływają na popularność poszczególnych środków transportu. Znaczenie mają też czas dostawy i specyfika towaru

Ostatni rok to sezon żniw dla transportu morskiego. Głównie z powodu cen frachtu morskiego, które wynikały przede wszystkim z niedoboru kontenerów i niskiej zdolności sektora do poradzenia sobie z gwałtownym wzrostem popytu po pandemii. Ten rok będzie więc rekordowy dla spółek prowadzących transport kontenerowy. Allianz Trade przewiduje, że przychody sektora wzrosną o 19 proc. w ujęciu rocznym,

a przepływy operacyjne o 8 proc. W przypadku poszczególnych firm będą bowiem zróżnicowane. Jak podają eksperci Allianz Trade, przychody AP Moeller-Maersk wzrosły w III kw. o 37 proc. rok do roku, do 22,8 mld dol. Z kolei Hapag Lloyd deklaruje po trzech kwartałach zysk netto ponad dwukrotnie większy w porównaniu z rokiem poprzednim (13,8 mld euro wobec 5,6 mld euro). Obie firmy zwracają

uwagę, że stawki frachtowe osiągnęły szczyt i zaczęły się normalizować. Powodem jest zwolnienie chińskiego eksportu w świetle słabnącego popytu ze strony krajów zachodnich i słabszych globalnych warunków gospodarczych. Podkreślają też, że nastąpiło nieznaczne złagodzenie niedoboru dostępnych zdolności przewozowych, co powinno pomóc w normalizacji globalnych łańcuchów dostaw.

Lepiej mają się też linie lotnicze. Ich perspektywy znacznie się poprawiły w tym roku, zwłaszcza po sezonie letnim 2022 r., kiedy ruch lotniczy znacznie się ożywił.

W rzeczywistości, jak zauważają eksperci Allianz Trade, linie lotnicze to jeden z sektorów, który odnotował najlepsze wyniki korporacyjne w ostatnim kwartale. Oczekuje się, że straty branży lotniczej zmniejszą się do 9 mld dol. w 2022 r. To ogromna poprawa w stosunku do strat w wysokości 137,7 mld dol. odnotowanych w 2020 r. i 42,1 mld dol. w 2021 r. Według IATA przychody branży mają osiągnąć 785 mld dol. w 2022 r., czyli o 54,5 proc. więcej w porównaniu z 2021 r., co stanowi

93,3 proc. poziomu z 2019 r. Wśród głównych czynników wciąż obniżających marżę w 2022 r. są wysokie ceny paliwa i siła robocza.

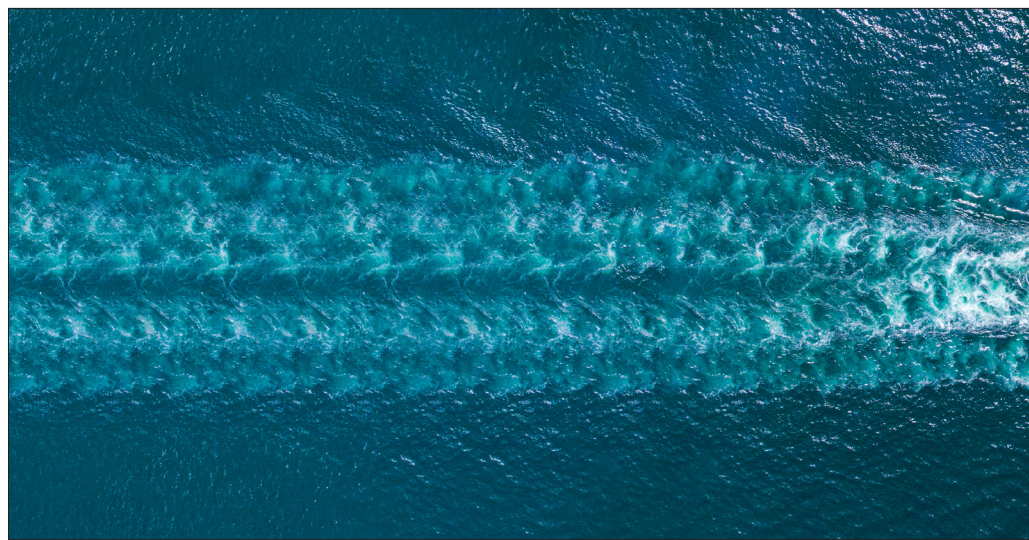
Jeśli chodzi natomiast o transport samochodowy to ten, zwłaszcza w Polsce, przeżywa duże zawirowania. Przede wszystkim z powodu braku kierowców, wysokich cen paliwa oraz wojny w Ukrainie, która wycięła kawałek tortu do obsługi polskim przewoźnikom. Transport kolejowy mierzy się z kolei z remontem torów i priorytetem dla węgla, co przekłada się na opóźnienia w dostawach.

W poszukiwaniu optimum

Pojawia się w związku z tym pytanie, jaki rodzaj transportu jest dziś najbardziej opła-

calny i dla kogo. Szczególnie że w ostatnim roku wzrosło do tego znaczenie śladu węglowego generowanego w czasie transportu towarów, a tym samym zainteresowanie najbardziej zrównoważonymi rozwiązaniami.

Analitycy Allianz Trade podkreślają, że transport morski był i jest jednym z najkorzystniejszych pod względem marż: paliwo stosowane w przemyśle morskim (olej bunkrowy) jest tanie, ponieważ nie jest rafinowane, podczas gdy paliwo wykorzystywane w pojazdach drogowych (olej napędowy) czy paliwo lotnicze używane przez samoloty są dużo droższe. Ponadto koszt personelu jest znacznie niższy w przypadku przedsiębiorstw żeglugowych, ponieważ załoga na



Droga morska na razie bez konkurencji



ROZMOWA Mimo zawirowań transport morski pozostaje najchętniej wybraną opcją w transporcie międzykontynentalnym. To efekt niższych kosztów w porównaniu z alternatywnymi rozwiązaniami – zauważa **Wojciech Wytrykowski**, dyrektor zarządzający Multimodal Service w Hegelmann Poland

Jak dziś wygląda dostęp do kontenerów niezbędnych do transportu drogą morską? Czy sytuacja się poprawiła?

W porównaniu z sytuacją obserwowaną jeszcze kilka miesięcy temu nie występują większe problemy z dostępnością sprzętu. Na pewno nie bez znaczenia pozostaje fakt, że w obliczu pandemii, aby zmniejszyć oraz – na ile było to możliwe – złagodzić opóźnienia w łańcuchu dostaw, w ubiegłym roku wolumen importowy był znacznie większy niż w roku obecnym. Możemy więc mówić o wysokim poziomie zapasów.

Ponadto galopująca inflacja również wpływa na zmniejszenie wolumenu importowego. Problemami, z którym obecnie się borykamy, są kongestia oraz strajki w portach, które zakłócają płynność łańcucha dostaw. Armatorzy, aby możliwe zoptymalizować przepustowość swoich serwisów, wprowadzają tzw. blank sailingi, pominięcia portów czy zmiany rotacji statków. Strajki dokerów, zwłaszcza w Rotterdamie, a także w Hamburgu oraz Bremerhaven, powodują opóźnienia w obsłudze statków w podróży importowych, co z kolei wpływa na

opóźnione wyjścia w podróży eksportowych. Wiarygodność sailingów, przez przeciążenie portów oraz z powodów wyżej wymienionych, jest kwestionowana. Proces transportu morskiego jest złożony i na jego terminowość oraz efektywność wpływa wiele czynników.

Zatem jak szybko dziś można zrealizować wysyłkę drogą morską? Czy powróciły już czasy sprzed pandemii?

Jeszcze długo nie będziemy mogli mówić o czasach „sprzed pandemii”. W ostatnim czasie stawki mocno spadły, transport morski stał się dużo tańszy od transportu kolejowego – w trakcie pandemii stawki były praktycznie na jednakowym poziomie. Stawki za transport morski oscylują obecnie w granicach 3 tys. dol. (kontener 40hc), w transporcie kolejowym nie możemy mówić o stawkach poniżej 7 tys. dol. – chodzi oczywiście o stawki importowe.

Jeśli chodzi o realizację przesyłek drogą morską, miejsce na statkach nadal nie jest dostępne od ręki, przesyłki bujukujemy z wyprzedzeniem dwu-, trzytygodniowym, ale z całą pewnością nie możemy mówić o takich trudnościach, z jakimi borykaliśmy się na początku pandemii. Oczywiście nie możemy zapominać, że Chińczycy bardzo ostrożnie podchodzą do wszystkich doniesień o nowych ogniskach choroby i reagują bardzo

restrykcyjnie (pamiętamy o niedawnych problemach w Shenzhen). Niemniej przez ostatnie dwa i pół roku wszyscy nauczyliśmy się funkcjonować w pandemicznej rzeczywistości. Importerzy, mając świadomość istniejących ograniczeń, planują swoje transporty z wyprzedzeniem.

Czy ta sytuacja ma wpływ na popularność transportu morskiego?

Transport morski był, jest i będzie przez długi jeszcze czas najchętniej wybraną opcją w transporcie międzykontynentalnym. Nawet chwilowe problemy czy zawirowania na płaszczyźnie geopolitycznej nie zmieniają tej sytuacji.

Pomimo drastycznych podwyżek stawek frachtowych na przestrzeni ostatnich dwóch lat uśredniony koszt transportu kontenera czterdziestostopowego w imporcie z Chin do Europy jest cały czas bardziej konkurencyjny od stawki kolejowej, nie wspominając o kosztach za fracht lotniczy. Braki wolnych powierzchni czy niedobory pustych kontenerów ostatecznie nie są w stanie odwrócić proporcji na globalnych trasach transportowych.

Oczywiście należy pamiętać, że sytuacja na rynku frachtu kontenerowego jest rozgrywką, gdzie zwycięzcą jest tylko jeden podmiot – armator. Analizując wyniki finansowe każdego operatora morskiego, nie można nie zauważyć, że drenaż budżetów logistycz-

nych importerów i eksporterów w tym samym okresie przebija kolejne rekordy oraz spektakularne zyski netto armatorów (patrz cały rok 2021 oraz 2022).

Wielu klientów nie akceptuje monopolistycznych praktyk armatorów, jednak limitowana liczba dostępnych serwisów czy też spójna strategia przewoźników morskich nie pozostawia wielu opcji wyboru.

Jakie są teraz najlepsze alternatywy dla transportu morskiego?

W przypadku importu z Chin do Europy realnie najlepszym rozwiązaniem i alternatywą jest transport kolejowy. To rozwiązanie zyskało bardzo na popularności na przestrzeni ostatnich 10 lat, jednak boom to okres przypadający na początek pandemii COVID-19. Wielu importerów, dywersyfikując ryzyko związane z czasem transportu, brakiem miejsca na statkach oceanicznych, lock-downem w portach czy w brakach sprzętowych, zostało zmuszonych to przesunięcia części zamówień na szlak kolejowy. Transport kolejowy charakteryzujący się krótszym „transit time” cenowo nie odbiega znacznie od rozwiązania morskiego. Długofalowo klienci rozpatrywali fracht kolejowy jako bezpieczną alternatywę dla frachtu morskiego. Eksport na popularnych kierunkach, tzw. short-sea, jest możliwy również drogą lądową, jednak niedobory kierowców (wielu pochodzi z Ukra-

iny) spowodowały lawinowy wzrost stawek drogowych, co z kolei zwiększyło presję na alternatywne rozwiązania morskie, wzrost stawek i brak miejsca.

Co dziś powinna wziąć pod uwagę firma planująca transport morski?

Przede wszystkim rynek transportu morskiego jest aktualnie mocno przegrzany i powoli widać zbliżające się wyhamowanie.

Ilości ładunków utrzymuje się – jeszcze – na wysokim poziomie, jednak armatorzy powoli uelastyczniają politykę cenową. Mając w pamięci, że transport morski jest „barometrem zdrowia” globalnej gospodarki, można oczekiwać nadchodzącego spowolnienia w handlu światowym. Prawdopodobnie na przestrzeni kolejnych kilku miesięcy pojawiają się „promocje” na wybranych trasach żeglugowych. Cały czas jednak polityka armatorów koncentruje się na monopolizacji i centralizacji obsługi w ramach własnych struktur, serwisów zwyczajowo przypisanych do spedytorów. Przejęcia mniejszych armatorów, obsługa we własnych magazynach, oferta na obsługę celną, transport na pierwszej i ostatniej mili są wabikiem dla nowych i pożądanym przez armatorów regularnych klientów. Osobiście polecam kontakt z profesjonalnym spedytorem, który pomoże wybrać najkorzystniejsze rozwiązanie, uwzględniające potrzeby klienta.

Rozmawiała Patrycja Otto



Fot. Shutterstock

pokładzie statku i w porcie jest znacznie mniejsza i gorzej wyszkolona niż załoga zatrudniona przez linie lotnicze (wykwalifikowany personel, taki jak piloci i personel pokładowy, który zarabia wyższą pensję). Te dwa czynniki dają przewagę konkurencyjną sektorowi morskemu, co jest powodem, dla którego dziś 80 proc. światowego handlu odbywa się transportem morskim.

Zdaniem ekspertów wszystko jednak zależy od tego, czy kluczowy jest czas realizacji zamówienia, czy może aspekt cenowy, a także jaka jest specyfika danego towaru. Dopiero po uzyskaniu tych informacji można zarekomendować optymalne rozwiązanie.

– Transport morski to usługa oferująca najniższy

koszt transportu w przeliczeniu na produkt i skierowana przede wszystkim do przedsiębiorców, którzy z wyprzedzeniem, cyklicznie planują dostawy i mogą pozwolić sobie na dłuższy czas oczekiwania – tłumaczy Przemysław Komar, dyrektor frachtu morskiego w Rohlig Suus Logistics.

Dlatego, jak dodaje Przemysław Pięta, dyrektor ds. doradztwa w łańcuchu dostaw w CBRE, w transporcie międzykontynentalnym (zwłaszcza z Azji do Europy) zdecydowaną większość ładunków stanowią wciąż transporty realizowane drogą morską. Ma na to przede wszystkim wpływ jednorazowa wielkość ładunku możliwego do dostarczenia za pośrednictwem poszczególnych środków transportu.

– Podczas gdy jeden pociąg, na przykład z Chin, jest w stanie dostarczyć maksymalnie 43 kontenery, to na pokładzie największych kontenerowców jednorazowo można przewieźć ich nawet kilkanaście tysięcy – zaznacza.

Do tego, jak mówi Bartosz Wilczyński, szef Intercontinental Supply Chain Solutions & Business Development Ocean Cluster North East Europe w DB Schenker, przez to, że fracht morski wraca do poziomów sprzed pandemii, to stanie się ponownie najtańszym rozwiązaniem z najdłuższym czasem transportu. – Pamiętajmy, że alternatywy w postaci kolei, gdzie nacisk położony jest na terminowość, oraz frachtu lotniczego z najszybszym transit-time-

em, ale i najwyższą ceną, są dostępne na rynku. Jednak to rozwiązanie nie dla wszystkich klientów. Tu stosunek kosztu transportu do wartości transportowanego towaru będzie mieć największe znaczenie – dodaje.

Zatem w przypadku konieczności skrócenia czasu dostarczenia towaru, przy zachowaniu nieznacznie wyższych kosztów, najlepiej skorzystać z frachtu kolejowego.

– Kolejowy transport węgla, który od jesieni rzeczywiście otrzymał wysoki priorytet w celu zapewnienia odbiorcom wystarczającej ilości opału na zimę, dotyczy głównie krajowych dostaw ostatniej mili z polskich portów, do których węgiel od międzynarodowych dostawców dostarczany jest jednak głównie drogą morską. Międzynarodowy transport kolejowy, który do momentu agresji Rosji na Ukrainę rozwijał się w ostatnich latach bardzo szybko w ramach inicjatywy nowego jedwabnego szlaku, od lutego tego roku notuje spadki aktywności, wynikające głównie z obaw załadowców przed transportowaniem swoich towarów przez terytorium Rosji. Nie oznacza to jednak, że transport na tym kierunku zamarł całkowicie, a lukę wywołaną przez część międzynarodowych firm logistycznych, które zaprzestały przyjmowania zleceń na tym kierunku, z powodze-

niem wykorzystają lokalne firmy transportowe i spedycyjne oferujące organizację transportu kolejowego z Chin do Europy – tłumaczy Przemysław Pięta.

Natomiast, kiedy krótki czas dostawy jest najważniejszym czynnikiem lub musi nastąpić uzupełnienie szybko rotującego towaru, to wówczas warto postawić na transport lotniczy.

Dlatego też, jak mówi Przemysław Pięta, przesyłki e-commerce z Chin do Europy często trafiają na nasz kontynent z wykorzystaniem transportu lotniczego, zwłaszcza w przypadku firm, które nie zdecydowały się jeszcze na utworzenie w Polsce lub innych europejskich krajach własnego centrum logistycznego.

– Transport drogowy jest natomiast uzupełnieniem całej tej układanki i jest najczęściej wykorzystywany na krótszych dystansach, np. przez klientów importujących i eksportujących pomiędzy krajami Europy. Ważny, szczególnie w kontekście zrównoważonych łańcuchów dostaw, jest także transport intermodalny, pozwalający na optymalizację negatywnego wpływu na środowisko (w tym emisji CO₂) oraz redukcję kosztów względem transportu drogowego – tłumaczy Przemysław Komar.

Właściwa strategia

Jaka więc przyszłość czeka polski transport? Zdaniem ekspertów ostatnie

lata szczególnie pokazały, że niezależnie od sytuacji rynkowej firmy, które postawiły na dywersyfikację biznesu, zarówno pod względem geograficznym, portfela klientów, jak i usług, są bardziej odporne na wszelkie zawirowania. Podobnej zależności możemy się spodziewać w kontekście przyszłości polskiego transportu – biznesy, które już dzisiaj inwestują w innowacje, poszukują zrównoważonych i długoterminowych rozwiązań, a także dywersyfikują swoją działalność, będą charakteryzowały się większą odpornością na wszelkie zmiany.

– Od zawsze w transporcie zmagamy się z chwilowymi zawirowaniami, jednak w dłuższej perspektywie możemy spodziewać się równowagi popytu i podaży. Oczywiście, w najbliższym czasie musimy liczyć się z rosnącym niedoborem kierowców zawodowych i pracowników w branży TSL, zmianami regulacyjnymi na poziomie krajowym i europejskim, a także niepewnością polskich przedsiębiorców – zauważa Przemysław Komar.

Z kolei Artur Dołotto, członek Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, uważa, że przyszłość należy do transportu intermodalnego, ze szczególnym wykorzystaniem kolei i transportu samochodowego na ostatnim odcinku logistyki. ©

PREZENTACJA

Partner

DACHSER
Intelligent Logistics

Transformacje rządzą logistyką

Trudno znaleźć inny sektor gospodarki poza logistyką, na który tak silnie oddziałują wszelkie zmiany rynkowe, zarówno po stronie popytu, jak i podaży. W tej branży mocno odczuwalne są konsekwencje kumulacji trzech transformacji, których doświadczamy – cyfrowej, ekologicznej i gospodarczej, oraz rozwój handlu elektronicznego. To wszystko sprawia, że potrzeby klientów się zmieniają, procesy logistyczne ciągle ewoluują, a łańcuchy dostaw stają się jeszcze bardziej elastyczne.

Wykorzystanie nowoczesnych technologii, automatyzacja i cyfryzacja to stałe elementy naszej zawodowej i prywatnej codzienności. Znaczenie oraz przyspieszone tempo transformacji cyfrowej mogliśmy obserwować podczas pandemii, gdy digitalizacja stała się kluczowa dla utrzymania ciągłości realizacji usług, pracy czy usprawnienia komunikacji pomiędzy pracownikami i zwiększenia ich wydajności.

– Również w Dachser doświadczaliśmy tego gwałtownego przyspieszenia. Mamy tę przewagę, że jako globalny dostawca usług logistycznych, obejmujących transport drogowy, fracht lotniczy i morski, od wielu lat w naszej firmie wspomagamy cyfrowo procesy biznesowe i logistyczne. Obecnie weszliśmy, i ciągle wchodzimy, na jeszcze wyższy poziom cyfryzacji – wdrażamy nowoczesne i innowacyjne rozwiązania oraz przygotowujemy pracowników na cyfrową przyszłość – mówi Michał Simkowski, Managing Director European Logistics w Dachser Polska.

Z kolei transformacja ekologiczna, w której kluczowy jest zrównoważony rozwój biznesu, lub, szerzej rzecz ujmując, kwestie związane z ochroną środowiska, społeczne i dotyczące ładu korporacyjnego (ang. Environmental, Social and Governance, ESG) sprawiają, że zintensyfikowano działania w kierunku nisko- lub zeroemisyjności. W praktyce oznacza to konieczność poszukiwania alternatywnych rozwiązań, np. dla transportu drogowego opartego na ciężarówkach z silnikami Diesla. Transport kolejowy może być taką alternatywą, ale obecnie w Europie brakuje infrastruktury, która pozwoliłaby choć na przeniesienie „tirów na tory”, w sposób elastyczny i na dużą skalę. Dzisiaj elektryczne samochody ciężarowe są za ciężkie i mają małe zasięgi, co uniemożliwia ich wykorzystanie na długich trasach. Tak więc, o ile to się



Michał Simkowski,
Managing Director European Logistics w Dachser Polska

nie zmieni, są one alternatywą jedynie dla transportów miejskich, na krótkich dystansach. Ponadto należałoby zmodernizować infrastrukturę energetyczną, aby znaczna liczba ciężarówek elektrycznych mogła być ładowana jednocześnie w jednym oddziale. Szansą może być wodór, jednak należy zapewnić infrastrukturę do jego tankowania, co jest ogromnym wyzwaniem. W Europie funkcjonuje obecnie zaledwie 56 stacji paliw obsługujących ciężarówki wodorowe. W Polsce podjęto już inwestycje w tym kierunku. Warto pamiętać, że proces produkcji wodoru nie jest „czysty” ekologicznie, a jego transport oraz przechowywanie są dość drogie.

– W Dachser inwestujemy czas i pieniądze, by testować i wdrażać rozwiązania, które zbliżają nas do zeroemisyjności. Na nasze zlecenie naukowcy z Uniwersytetu Nauk Stosowanych w Kempten przeprowadzili badania nad wykorzystaniem wodoru jako neutralnego pod względem emisji CO₂ nośnika energii. Ustalono, że choć pozyskiwanie tego czystego i zrównoważonego paliwa wiąże się z wieloma wyzwaniami, to wodór może odegrać ważną rolę w dekarbonizacji transportu drogowego. Ponadto, w sierpniu 2022 r. Dachser ogłosił, że trzy oddziały – we Freiburgu, w Hamburgu i Malsch koło Karlsruhe – rozwiną się w punkty e-mobilności. Będzie można w nich badać i testować wykorzystanie technologii zeroemisyjnych, a także inteligentne zarządzanie energią i obciążeniem – mówi Michał Simkowski. – W 2023 r. planujemy wprowadzić do użytku w Niemczech dwie ciężarówki napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV). Na drogi w Magdeburgu wyjedzie 27-tonowa ciężarówka Hyundai Xcient, a 19-tonowy Enginius Bluepower będzie realizować dostawy w centrum Hamburga. Jesteśmy gotowi do uruchomienia testów również w Polsce, ale na razie brakuje stacji tankowania wodoru – dodaje.

Ogromny wpływ na logistykę ma zachodząca transformacja społeczno-gospodarcza związana ze zmianami w modelu pracy (zdalna i hybrydowa) oraz zmieniającymi się preferencjami zakupowymi konsumentów, którzy w większości przenieśli zakupy do Internetu. Wyniki najnowszego raportu e-Izby „Omni-commerce. Kupuję wygodnie” pokazują, że w Internecie kupuje już 87 proc. badanych konsumentów. To o 15 pkt proc. więcej niż przed pandemią. Polacy zwiększyli nie tylko swoje e-koszyki zakupowe, lecz także częstotliwość zakupów online. Producenci towarów, a co za tym idzie także logistyka, a w szczególności transport, muszą dostosować się do tych zmian. Także dla przesyłek adresowanych do klientów indywidualnych znaczenia nabiera logistyka ostatniej mili. W Dachser odpowiedzią na tę potrzebę jest nowa gama produktów cargo on-site, w ramach której przesyłki B2C są dostarczane bezpośrednio do konsumentów, w oparciu o jasno określone standardy jakości i obsługi.

Każda transformacja generuje wyzwania, a co dopiero w sytuacji gdy nakładają się na siebie trzy różne ewolucje, a nawet można rzecz rewolucje? To wymusza i przyspiesza zmiany w obowiązujących procesach, procedurach czy zadaniach, a dla współczesnej logistyki oznacza nowy porządek.

Brak pracowników to wciąż realny problem

RYNEK PRACY Deficyt pracowników na rynku transportowym narasta. Szacuje się, że na rynku brakuje już 150 tys. kierowców. Kolejne miesiące mogą tylko pogłębić ten problem

Kłopot z dostępem do pracowników w branży transportowej nie jest nowy. Już w 2015 r. niedobór kierowców oceniano na ok. 100 tys. spośród puli 600–650 tys. miejsc pracy. Problem w tym, że od tego czasu nie zostały wdrożone rozwiązania, które mogłyby zmienić sytuację. Wręcz przeciwnie. Pojawiły się takie, które tylko pogłębiają kłopoty firm.

Trudne formalności

Mowa choćby o zmianach wprowadzonych w kwietniu tego roku. Od tego czasu rozpoczęło się wdrażanie przepisów ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzających elektroniczny obieg dokumentów w procesie szkolenia kierowców zawodowych, a także możliwość uzyskania karty kwalifikacji kierowcy przez kierowców zawodowych nieposiadających polskiego prawa jazdy. Obecnie, aby uzyskać kwalifikację wstępną lub ukończyć szkolenie okresowe, konieczne jest uzyskanie elektronicznego profilu kierowcy zawodowego (PKZ), wydawanego przez starostę w systemie teleinformatycznym SI Kierowca.

Niestety, przy tej okazji nie zadban o prawidłowe działanie systemu. I choć resort infrastruktury zapewnia, że błędy zostały usunięte i nie powinny występować problemy z wydawaniem profilu kierowcy zawodowego oraz karty kwalifikacji kierowcy, a ośrodki szkolenia kierowców i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mają już dostęp do systemu SI Kierowca, dzięki czemu jest możliwa kontynuacja rozpoczętych lub rozpoczęcie nowych szkoleń, to firmy podkreślają, że ciągle jeszcze nie wszystko wróciło do normy.

– Należy też wspomnieć o procesie wydawania pozwoleń na pobyt oraz pracę obywateli spoza UE. Średni czas oczekiwania na taki dokument to wciąż kilka miesięcy – mówi Kinga Przytocka-Krupa, dyrektor zarządzający spółką FF Fracht i dodaje, że do tego dochodzi też długi czas oczekiwania na wypisy z licencji na wykonywanie mię-



dzynarodowego transportu rzeczy, ale też konieczność potwierdzania prawa jazdy, by nabyć uprawnienia do bycia kierowcą w transporcie międzynarodowym w UE.

– Niedobór spowodowany jest też m.in. dynamicznym wzrostem obsługiwanego wolumenu. Całkowity wzrost tonażu obsługiwanego przez polskich przewoźników w latach 2018–2022 wynosi 22,8 proc. – zauważa Marcin Turski, dyrektor ds. sprzedaży i obsługi klienta w firmie Fresh Logistics Polska z Grupy Raben. Dodatkowo, jak zauważa, wojna w Ukrainie doprowadziła do odpływu kierowców, którzy wrócili aby walczyć w obronie kraju. Dziesiątki tysięcy z nich w ciągu jednej nocy zdecydowało się wrócić do ojczyzny. W transporcie międzynarodowym na stanowisku kierowcy zostało zatrudnionych ok. 100 tys. osób z Ukrainy.

Zdaniem Leszka Zarzeckiego, dyrektora FTL w Grupie Geis PL, nie pomaga też statystyka średniego wieku obecnie pracujących kierowców zawodowych. Dlatego choć w III i IV kwartale tego roku można się spodziewać spadku obsługiwanego wolumenu, to można oczekiwać dalszego pogłębiania się luki podażowo-popytowej w zakresie pracy dla kierowców zawodowych – zaznacza.

Potrzebni nie tylko kierowcy

Ekspert podkreśla, że problemy kadrowe nie dotyczą tylko kierowców, lecz także pracowników magazynowych. Brakuje pracowników o różnym poziomie specjalizacji, od prostych prac magazynowych po wykwalifikowanych operatorów wózków i automatyki magazynowej.

Braki kadrowe są też widoczne wśród wykwalifikowanych spedytorów. W szczególności brakuje doświadczonych pracowni-

ków ze znajomością innego języka obcego niż angielski.

– U nas rekrutacje na stanowiska specjalistyczne z językiem niemieckim, włoskim czy węgierskim trwają nierzadko po kilka miesięcy, a pomimo to czasami decydujemy się zatrudnić osobę bez doświadczenia branżowego wyłącznie ze znajomością języka na satysfakcjonującym nas poziomie – opowiada Paweł Kowalski, prezes TVM Transport & Logistics.

W przypadku transportu są trudności ze sporządzeniem grafików i tym samym rośnie ryzyko przestojów. Deficyt pracowników w magazynach centralnych skutkuje natomiast kolejkami oraz wydłużonym czasem rozładunku, szczególnie w okresach szczytów wolumenowych.

– Co więcej, kilkanaście lat temu mieliśmy na zrealizowanie dostawy średnio około doby. Teraz często odbieramy towary od producentów po południu, a do magazynów sieci handlowych musimy dostarczyć je wcześniej rano następnego dnia. Nierzadko na realizację dostawy pozostaje zatem 12 godzin, czasem nawet mniej – wyjaśnia Marcin Turski.

Ciągły niedobór kadry poważnie ogranicza możliwości wzrostu, które pojawiły się po pandemii oraz winduje koszty usług, które w dłuższej perspektywie nie będą możliwe do przełożenia na finalnych odbiorców.

Firmy, zwiększając zatrudnienie, muszą też liczyć się z tym, że procesy rekrutacyjne i szkoleniowe będą o wiele dłuższe, zatem bardziej kosztowne.

– Nie chodzi tylko o czas i wynagrodzenie szkolonego, lecz także doświadczonego menedżera, który to szkolenie przeprowadza. Jednocześnie zatrudnianie pracowników bez doświadczenia może być korzystne, bo ko-

rzyść z pracy osoby, którą my nauczyliśmy zawodu, może okazać się ponadprzeciętna – zaznacza Paweł Kowalski.

Recepta na problemy

Jak w związku z tą sytuacją radzą sobie firmy? Po pierwsze, nie ustają w poszukiwaniach nowych pracowników.

– Zachęcamy naszych menedżerów do podejmowania aktywności i działań rekrutacyjnych na portalach społecznościowych. Dużą popularnością cieszy się również system poleceń pracowników „Akcja Rekomendacja”. Wierzimy, że najlepszym adwokatem pracodawcy jest zadowolony pracownik, który swoim dobrym słowem przyciągnie do nas kolejne talenty – zaznacza Anna Dąbrowska, Head of People & Organization DB Schenker.

Podobną filozofię wyznaje firma TVM Transport & Logistics, która program poleceń pracowników wdrożyła w ostatnim roku. Prowadzi poza tym wiele działań employer brandingowych

– Właśnie rozpoczynamy współpracę z uczelniami oraz ze szkołami branżowymi. Opracowaliśmy też kompleksowy, rozłożony na kilka miesięcy program szkoleniowo-mentoringowy, w czasie którego starsza kadra menedżerska nie tylko nadzoruje zdobywanie wiedzy teoretycznej, lecz także przekazuje unikalne i praktyczne know-how nowym pracownikom zatrudnianym na stanowiskach specjalistycznych bez doświadczenia branżowego – informuje Paweł Kowalski.

Czasem szukanie pracowników polega też na podkupowaniu kierowców z innych firm, przez zaoferowanie im atrakcyjnego wynagrodzenia, różnych systemów pracy, nowoczesnych samochodów czy systemów motywacyjnych. Konsekwencje tego ponoszą przede wszystkim małe firmy stanowiące więk-

Młodzi się nie garną

Roczny napływ nowych kierowców do zawodu jest szacowany na 10–15 proc. ich aktualnej liczby. Bilansuje więc odejścia, ale nie jest już w stanie wypełnić luki powstałej na przestrzeni lat. Do tego eksperci prognozują, że do 2030 r. z rynku może ubywać nawet 40 proc. obecnych kierowców tylko w związku z osiągnięciem wieku emerytalnego. Tymczasem młode osoby nie są zainteresowane pracą w tym zawodzie. Kierowcy poniżej 35. roku życia stanowią 17 proc. wszystkich osób mających uprawnienia.

szość na rynku. Bywa też, że firmy sięgają po kierowców z innych krajów, najczęściej spoza Unii Europejskiej, m.in.: z Turcji, Kazachstanu czy też Filipin. Próbują też przekonać kobiety do zawodu kierowcy.

– W zakresie magazynowym nasza firma dostosowuje się do wymagań rynkowych, szybkie działania w zakresie organizacji miejsc pracy i zmian wynagrodzeń pozwalają nam na tę chwilę radzić sobie z rekrutacją pracowników – opowiada Leszek Zarzecki.

Z kolei Marcin Turski mówi o budowaniu stabilnych, regularnych tras dla kierowców, aby dzięki przewidywalności pracy zwiększać liczbę chętnych osób do podjęcia się tej roli zawodowo. Temu służy też powstawanie specjalnych strefy socjalnych dla kierowców czy siłowni zewnętrznych.

– Partnerska współpraca z klientami, łączenie wolumenów różnych klientów, wdrażanie nowych wolumenów według priorytetu optymalizacji jest dziś szczególnie istotne. W celu optymalizacji czasu pracy kierowców wprowadziliśmy rozwiązanie Drop&Drive polegające na tym, że kierowca po rozładunku nie musi dodatkowo czekać na dokumenty, tylko odjeżdża, a odpowiednie papiery odbiera kolejny kierowca przyjeżdżający z dostawą następnego dnia – wymienia Marcin Turski.

Jak uważają przedsiębiorcy, potrzebna jest zmiana podejścia ustawodawcy, który powinien podchodzić do branży bardziej systemowo.

– To powinien być czas wciągnięcia wniosków, że ważnych zmian, takich jak digitalizacja, nie należy robić bez porozumienia z sektorem. Tylko dyskutując z nim, można uniknąć kłopotów, takich jak te, które miały miejsce – uważa Kinga Przytocka-Krupa.

Warto też pomyśleć o kolejnych rozwiązaniach, zwłaszcza takich, które zachęca osoby niemające uprawnień kierowcy zawodowego do ich zdobycia.

– Jest to niemały wydatek, dlatego zarówno firmy z branży, jak i polskie państwo, mogłyby go sfinansować, jednocześnie oczekując zobowiązania ze strony beneficjenta do pracy na rzecz krajowego pracodawcy przez z góry określony czas. Działania takie pozytywnie wpłynęłyby na zmniejszenie bezrobocia, jak również wzmocniłyby stabilność łańcuchów dostaw – zaznacza Paweł Kowalski.

Drogą do poprawy było by też odnowienie nauki zawodu kierowcy w szkołach zawodowych. Jednak minimalny wiek kierowców zawodowych w Polsce, podobnie jak w wielu innych krajach, to 21 lat. Powstaje zatem luka pomiędzy ukończeniem szkoły o możliwością podjęcia pracy. ©

Nowoczesne technologie zmieniają TSL

INNOWACJE Elastyczność, szybkość, efektywność kosztowa i wiarygodność danych – tego oczekuje się obecnie od operatora logistycznego. Aby spełnić te oczekiwania, firmy logistyczne nie ustają w inwestycjach w cyfryzację i digitalizację procesów

Nowe technologie w branży TSL to już nie nowy trend, ale konieczność. Przedsiębiorstwa stawiają tego typu inwestycje wśród priorytetowych, to ważne rozwiązanie optymalizujące koszty. Należy to znaczenia zwłaszcza w dobie skomplikowanych przepisów pakietu mobilności, w którym liczy się każdy kilometr, i nieprzewidywalnego rynku przewozowego.

Firmy transportowe więcej uwagi poświęcają digitalizacji, przepływowi informacji oraz wiedzy na temat otoczenia.

– Inwestycje w cyfryzację i nowe technologie są potrzebne, zwłaszcza w tych trudnych czasach, bo pozwalają zredukować ryzyko skokowego wzrostu kosztów. Rozwój systemów TMS (Transport Management System) pozwala lepiej i bardziej optymalnie planować środki transportowe i skracać czas pracy, a tym samym ograniczać koszty. Równie ważny w tym kontekście jest pozytywny wpływ tych działań na środowisko poprzez ograni-

czenie emisji CO₂ – tłumaczy Piotr Gola, head of revenue and product management North East Europe DB Schenker. I dodaje, że firma nie tylko jest coraz lepiej zintegrowana z klientami, lecz także dba o szybki przepływ informacji, elastyczność oraz możliwość dostosowania zasobów do zmieniających się warunków.

– Wspieramy także rozwiązania umożliwiające mniejszym firmom skorzystanie z najsilniejszej europejskiej sieci, jaką dysponuje DB Schenker – mówi Piotr Gola. Leszek Zarzecki, dyrektor FTL w Grupie Geis PL, podkreśla, że optymalizacja kosztowa to obecnie top topów planowanych inwestycji. Temu ma służyć eliminacja pustych przebiegów, przez lepsze zarządzanie i monitorowanie realizowanych transportów. Ale też właśnie wdrażanie systemów telematycznych czy informatycznych.

Z badań firmy doradczej PwC wynika, że digitalizacja łańcucha dostaw redu-

kuje koszty i daje firmom dwukrotnie wyższy poziom przychodów. Eksperti szacują, że wdrożenie nowych technologii, automatyzacja procesów i lepsze wykorzystanie dostępnych danych pozwoli zredukować koszty przedsiębiorstw nawet o jedną trzecią.

Pochodną tego jest budowanie logistyki w duchu paperless, czyli wyeliminowania dokumentów papierowych i przejście na elektroniczną wymianę dokumentów. Sprzyja temu wprowadzenie elektronicznych listów przewozowych, czyli eCMR. Zdaniem ekspertów Grupy Inelo, aż 26 proc. papierowych listów jest nieczytelnych, a dodatkowe 5 proc. zawiera braki lub błędy uniemożliwiające szybkie wystawienie faktury.

Kolejnym istotnym elementem cyfrowej transformacji jest coraz bardziej powszechne zastosowanie w procesach logistycznych RPA, czyli robotów software'owych wspomagających lub zastępujących pracę

użytkowników w poszczególnych aplikacjach, np. WMS, TMS lub na styku pomiędzy systemami IT. – Roboty edytują przesyłki i uzupełniają w nich różnorodne statusy, przyjmują zlecenia z zewnętrznych platform i zakładają dla nich zlecenia w systemach. Sprawdzają też poprawność danych między systemami. Czas zyskany poprzez automatyzację procesów powtarzalnych stwarza możliwość pracy nad zadaniami koncepcyjnymi, charakteryzującymi się dużą złożonością i wyższą wartością dodaną dla klienta – tłumaczy Marcin Turski, dyrektor sprzedaży i obsługi klienta w firmie Fresh Logistics Polska z Grupy Raben.

Wreszcie, jak zaznacza Piotr Gola, postępuje automatyzacja. Jest ona widoczna choćby w procesie modyfikacji szczegółów dotyczących dostawy przesyłki, jak wybór odpowiedniego terminu czy też usług dodatkowych. Równie istotny jest stały dostęp do informacji o statusie przesyłki i monitorowanie pla-

nowanego terminu dostawy oraz raportowania wszelkich odchyśleń. Elementy te, jak podkreśla, są szczególnie istotne w kontekście obsługi branży e-commerce.

Na polu technologicznym przewagę mają więksi gracze, którzy mogą zdecydowanie więcej zainwestować.

– Martwi niestety sytuacja mniejszych przedsiębiorców, niedysponujących odpowiednimi zasobami pieniężnymi, których z uwagi na wzrost kosztów funkcjonowania biznesu nie stać na wdrażanie czasem dość drogiego rozwiązań. Sytuacja tych przedsiębiorstw w zakresie cyfryzacji i digitalizacji będzie w dużej mierze zależeć od firm spedycyjnych, z którymi głównie współpracują. Jeśli nie wprowadzą ich one do świata cyfrowego transportu, to na własną rękę będzie im ciężko wejść na nowy poziom działania – ocenia Leszek Zarzecki.

Optymalizacji służą też inwestycje w integrację posiadanych systemów.

– Warto również zaznaczyć, że cyfryzacja branży TSL umożliwia sprostanie coraz większym wymaganiom zleciodawców, oczekujących od firm przewozowych możliwości śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym czy elektronicznego obiegu dokumentów. Automatyzacja

procesów w firmie już odgrywa kluczową rolę, a firma przewozowa, która nie idzie z duchem czasu i nie będzie się rozwijać, prawdopodobnie nie przetrwa najbliższych lat – mówi Kamil Wolański, kierownik działu ekspertów w Grupie Inelo.

Szczególnie, że cyfryzacja coraz częściej staje się warunkiem podpisania kontraktu. Zleciiodawcy szukają firm TSL, które dadzą im możliwość całodobowego obserwowania transportu i kontroli warunków na naczipie.

Eksperti zwracają uwagę, że żaden system, technologia, czy projekt optymalizacyjny nie przyniesie efektów, jeżeli poszczególne ogniwa łańcucha dostaw, czyli producenci, operatorzy logistyczni oraz odbiorcy, nie będą ze sobą współpracować i holistycznie patrzeć na drogę produktu z fabryki do finalnego konsumenta.

– Każde ogniwo jest indywidualną jednostką, która ma swoje własne uwarunkowania, ograniczenia i styl pracy. Natomiast w tym indywidualizmie musi być miejsce na wzajemną współpracę, wsparcie i przede wszystkim zaufanie, bez którego efektywna optymalizacja nie miałaby racji bytu – podsumowuje Marcin Turski. ©P

WIELKA BRYTANIA I IRLANDIA TO NASZA SPECJALNOŚĆ!



FEBO LOGISTIC
www.febologistic.com

- **TRANSPORT** specjalistycznymi naczepami doppelstock
- **SPEDYCJA** w każde miejsce w Europie
- **USŁUGI CELNE** import, export, tranzyt
- **MAGAZYNOWANIE** towarów
- **PRZEŁADUNKI** dźwigiem



+48 25 758 67 02



office@febologistic.com

FEBO LOGISTIC SP. ZO.O. STOJADŁA SZKOLNA 10 05-300 MIŃSK MAZOWIECKI
FEBO LOGISTIC WARSZAWA SP. Z O.O. ŻURAWIA 16A/27 00-515 WARSZAWA

Spowolnienie gospodarki i deficyt kierowców największymi problemami do pokonania

Nie mam pewności, czy to, co najgorsze, już za nami, ale branża jako taka poradzi sobie z każdym wyzwaniem. Warto być innowacyjnym i elastycznym. To pomaga przetrwać w trudnym czasie – mówi Paweł Kowalski, prezes zarządu TVM Transport & Logistics

Pandemia minęła i mogłoby się wydawać, że wraz z nią branża transportu drogowego ma za sobą największe problemy. Czy faktycznie? Jak pan ocenia sytuację na rynku?

Okres pandemii dotknął większość sektorów gospodarki. Nie uważam, żeby branża transportowa wśród tej grupy zajmowała szczególne miejsce. W mojej ocenie w tego typu kryzysach łatwiej jest przetrwać większym przedsiębiorstwom. W naszej branży również można było zaobserwować sytuacje, w których to mniejsze podmioty nie poradziły sobie ze spadkiem liczby zleceń i musiały zniknąć z rynku. Obecnie pandemia nie jest już tematem rozmów w branży. Dyskutujemy o nowych wyzwaniach i o tym, jak im sprostać.

A co jest obecnie największym wyzwaniem dla transportu drogowego?

Ten rok dla branży TSL jest szczególnie wymagający. Na fundamentalne zmiany regulacyjne wprowadzone na poziomie Unii Europejskiej oraz długotrwały deficyt profesjonalnych kierowców nałożyły się wyzwania makroekonomiczne spotęgowane konfliktem za naszą wschodnią granicą.

Krótkoterminowo największym wyzwaniem jest niewątpliwie ukształtowanie na stałym poziomie cen za świadczone usługi transportowe, które obecnie cechuje duża zmienność. Aby przedsiębiorstwa transportowe zachowały jakkolwiek rentowność, ceny te muszą uwzględniać aktualną dynamikę cen paliw oraz środków transportu, jak również wzrost wynagrodzeń w branży. W przeciwnym razie należy się liczyć z odejściem z rynku kolejnych przedsiębiorców.

Długoterminowo problemem jest brak wykwalifikowanej kadry, zarówno specjalistów, menedżerów, a w szczególności kierowców. Warto zarażać pasją do wykonywania zawodu kierowcy młode pokolenie, ponieważ jest on często niesprawiedliwie niedoceniany, a w rzeczywistości może stanowić źródło prawdziwej satysfakcji.

Co stanowi największe wyzwanie dla pana firmy?

Grupa TVM nie stanowi wyjątku w branży, omawiane przeze mnie wyżej wyzwania są też elementem naszej rzeczywistości. Minimalizujemy ich negatywne konsekwencje poprzez stosowanie tzw. klauzul paliwowych w umowach z naszymi kontrahentami, tak aby znali oni mechanizmy, od których zależy cena usługi. Dodatkowo planujemy zakup floty z odpowiednim wyprzedzeniem, co sprawia, że – pomimo wymiany środków transportu co trzy lata – długi czas oczekiwania na odbiór nas nie dotyczy. W sytuacji ograniczonej dostępności odpowiednich pracowników u nas rotacja ma na szczęście charakter marginalny. Prowadzimy szereg działań employer brandingowych, w ostatnim roku wdrożyliśmy program poleceń pracowników, a obecnie rozpoczynamy współpracę z uczelniami oraz szkołami branżowymi. Pozostałe wyzwania mają charakter rozwojowy i związane są z ekspansją na rynki zagraniczne. W ostatnim czasie zakończyliśmy procesy postawienia w gotowość operacyjną spółek zależnych w Niemczech i Włoszech, a obecnie rozpoczynamy te działania na Węgrzech i w Czechach.

Jakie skutki dla sektora wiązą się z inwazją Rosji na Ukrainę? Czy to tylko wzrost cen paliwa oraz deficyt kierowców, który stał się jeszcze bardziej dokuczliwy?

Wspominane przez panią wzrosty cen i jeszcze bardziej odczuwalny brak kierowców związany z powrotem do odczyny ponad 30 tys. kierowców z Ukrainy to dwa najbardziej istotne skutki konfliktu wpływające na naszą działalność. My bardziej odczuwamy brak stabilności cen paliwa. Zmiany ich poziomu potrafią być kilkunastoprocentowe w krótkim okresie, a to przekłada się na brak możliwości utrzymania cen usług transportowych na stałym poziomie. Inwazja Rosji na Ukrainę przełożyła się również na inne negatywne skutki odczuwane przez całą gospodarkę, w tym również przez sektor TSL, takie jak: przerwanie łańcuchów dostaw skutkujące deficytem niektórych komponentów, w szczególności w branży motoryza-



Paweł Kowalski,
prezes zarządu TVM Transport & Logistics sp. z o.o.

cyjnej, oraz dodatkowy wzrost inflacji i związane z tym istotne podwyżki stóp procentowych mające wpływ na najwyższy od kilkunastu lat wzrost kosztów finansowania zewnętrznego. W najtrudniejszej sytuacji są te przedsiębiorstwa, które prowadziły działalność na obszarze dotkniętym konfliktem, ponieważ musiały poszukać nowych rynków zbytu swoich usług, zwiększając na nich konkurencję.

A co z rosnącym zapotrzebowaniem na usługi e-commerce. Jakie ono może mieć znaczenie dla branży transportowej?

Usługi e-commerce w Polsce już przed pandemią były mocno rozwinięte i ich popularność ciągle rośnie. Kupujący coraz częściej zaopatrują się już nie tylko lokalnie, lecz także w innych krajach czy nawet kontynentach. Wyzwaniem dla przedsiębiorców działających na tym rynku jest zaspokojenie oczekiwań swoich klientów w zakresie jak najkrótszego terminu dostaw, przy zachowaniu odpowiedniej ich jakości. My, pracując z najbardziej wymagającymi kontrahentami, już od wielu lat zapewniamy im w standardzie możliwe krótkie terminy realizacji zleceń transportowych oraz bezpieczeństwo przewożonego ładunku, m.in. przez ciągłe monitorowanie przesyłek.

Zbyt gwałtowny wzrost temperatury atmosfery to z kolei jedno z największych wyzwań stojących przed współczesnym światem. Nie można mówić o skutecznej walce z tym zjawiskiem bez zmian w branży transportowej. Niskoemisyjny transport, w który zainwestowały firmy, jest dziś jednak niewykorzystany. Dlaczego?

Niestety jest horrendalnie drogi. W naszym kraju nie ma też żadnych zachęt ze strony rządzących do inwestowania przez przedsiębiorców w ekologiczne środki transportu, takie jak ciągniki elektryczne czy LNG. Dodatkowo sieć stacji czy punktów ładowania pozostawia wiele do życzenia. Bardzo chciałbym, żeby coś się zmieniło w tym zakresie, dlatego w TVM część taboru stanowią niskoemisyjne zestawy LNG. Chcę, żeby moje dzieci żyły na czystej planecie, więc liczę, że ekologiczne trendy w branży transportowej będą się pogłębiać.

Ostatnie lata przyniosły dynamiczne zmiany oczekiwań klientów, nie tylko w relacjach B2B, lecz także B2C. Jaki to ma wpływ na działalność firm transportowych?

Rzeczywiście wymagania klientów biznesowych stale rosną. Dotyczą one zwłaszcza coraz krótszego czasu dostawy oraz stałej świadomości położenia towaru i, przede wszystkim, jego bezpieczeństwa. W związku z tym że działamy wyłącznie na rynku B2B, dla nas dostawy z Włoch, Czech, Niemiec oraz wielu innych krajów w 24 czy 48h już od dawna są standardem, tak samo jak spełnienie pozostałych oczekiwań klientów. Jakkolwiek nie świadczymy usług dla klienta prywatnego, konsumenci również oczekują szybkich dostaw. Trend ten będzie się tylko pogłębiał i w związku z tym

wykonywanie usług tego rodzaju może stać się jeszcze bardziej atrakcyjne dla wielu firm transportowych.

Pandemia przyspieszyła rozwój nowoczesnych technologii i cyfryzacji w sektorze. Czy kryzys, przed którym stoi, może przyhamować inwestycje w tym zakresie?

W mojej ocenie nie powinien, albowiem inwestycje w nowoczesne technologie i cyfryzację mogą stanowić jedną z przewag konkurencyjnych i jako takie pomóc w przetrwaniu kryzysu. Oczywiście w koszyku kosztów w niepewnych czasach nie powinny one być nadmiernie duże, lecz nie możemy ich zaprzestać, zwłaszcza w czasach rewolucji cyfrowej.

Co oznacza ewolucja rynku pracy wynikająca ze starzenia się społeczeństw i zmian w zakresie oczekiwań związanych z pracą zawodową kolejnych generacji pracowników wchodzących na rynek?

Z naszych doświadczeń wynika, że dla osób wchodzących na rynek pracy spełnienie zawodowe nie stanowi najwyższego priorytetu, wyznają oni zasadę „work-life balance”. Oceniam to pozytywnie, uważam, że takie podejście korzystnie wpływa na efektywność pracownika.

Niezależnie od tego można zaobserwować, w szczególności u pokolenia Z, brak chęci budowania długotrwałych relacji z jednym pracodawcą. Zaledwie kilkumiesięczne doświadczenie w każdym z dotychczasowych miejsc pracy czy długookresowe przerwy w zatrudnieniu to dzisiejsze wyzwania dla działów HR. Onboarding pracownika w firmie trwa nierzadko pół roku. W sytuacji gdy okres ten pokrywa się z okresem zatrudnienia, pracodawca z oczywistych względów nie osiąga zamierzonych celów związanych z rekrutacją.

W TVM umożliwiamy pracownikom rozwój, organizujemy dla nich szkolenia, dajemy możliwości awansu, a przede wszystkim wysłuchujemy ich opinii, często podejmując dialog, który niejednokrotnie prowadzi do wielu cennych i nieoczekiwanych wniosków. Mam wrażenie, że dzięki takiemu podejściu pracownicy zostają u nas na dłużej.

Jakie wyzwania ocenia pan za najtrudniejsze do pokonania, które będą wymagały najwięcej wysiłku i dlaczego?

Oprócz stałego niedoboru profesjonalnych kierowców, o czym mówiłem już wcześniej, to największym wyzwaniem wydaje się być spowolnienie gospodarki. Jeżeli światowa gospodarka zwolni, a wszystko na to wskazuje, to liczba przewozów spadnie. Niska podaż ładunków sprawi, że pozyskanie czy utrzymanie klienta będzie trudniejsze. Najgorszym możliwym scenariuszem zarówno dla przedsiębiorstw przewozowych, jak i ich klientów, jest walka ceną. Ta zawsze jest bardzo istotna, ale nie może stanowić jedyne kryterium. Jeżeli tak się stanie, spowoduje to zwiększenie się szarej strefy oraz spadek jakości usług transportowych. Warto wspomnieć też o wyzwaniu, z którym rynek transportowy już musiał się zmierzyć, to jest konieczności dostosowania się do przepisów pakietu mobilności, które weszły w życie w lutym tego roku. Nowe regulacje dotyczące delegowania kierowców, zmienione zasady wykonywania przewozów kabotażowych i wprowadzenie wymogu posiadania licencji wspólnotowej dla usług świadczonych samochodami dostawczymi między 2,5 a 3,5t mocno odcisnęły piętno na polskim transporcie.

A czy są takie, z którymi branża może sobie ostatecznie nie poradzić?

Nie mam pewności, czy to, co najgorsze, już za nami, ale branża jako taka poradzi sobie z każdym wyzwaniem, bo bez transportu gospodarka nie może funkcjonować. Dziś warto być innowacyjnym, elastycznym i odpowiednio wcześniej reagować, co zwiększa prawdopodobieństwo sukcesu.

Jakie plany ma firma na rynku?

Oprócz ekspansji na rynki zagraniczne, o której mówiłem wcześniej, chcemy dalej umacniać swoją pozycję lidera w transporcie drobnicowym. Stale rosnący popyt na świadczone przez nas usługi pozwala na ciągły rozwój, zarówno w zakresie liczby, jak i jakości wykonywanych zleceń. Inwestycje w wykwalifikowaną kadrę, nowe magazyny cross-dock oraz nowoczesną flotę umożliwiają nam sprostanie potrzebom transportowym naszych kontrahentów, do których należą najwięksi europejscy operatorzy spedycyjni i logistyczni.

Rozm. PAO