Rynek transportowy w Polsce i Europie

Obecna sytuacja i prognozy na 2023 rok

- Największe wyzwania rynku transportowego
- Dane dotyczące stawek i popytu na usługi transportowe
- Sytuacja na konkretnych rynkach europejskich
- Prognozy dla transportu na 2023
- Poradnik dla przewoźników

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT PLATFORM

Spis treści

1. Rynek transportowy w liczbach 3

Wprowadzenie 4

Sytuacja na rynku pojazdów powyżej 3,5 t. 4

Odwrócenie trendów na głównych trasach eksportowych z Polski. 4

Sytuacja na rynku pojazdów do 3,5 t. 10

Katastrofy nie ma. Jest nadzieja. 10

Strategia była dzisiaj. Wywiad z Beatą Krawczyk. 15

2. Czym żyje branża? 17

Wprowadzenie 18

Wzrost kosztów paliwa 18

Brak kierowców 19

Wyzwania prawne: LHV, polityka klimatyczna UE, regulacje socjalne 21

Zakup i rejestracja nowych pojazdów 23

Sytuacja konkretnych sektorów gospodarki 25

Kierunki rozwoju i transport intermodalny 26

Łańcuchy dostaw 27

Optymalizacja pracy 27

Infrastruktura 27

3. Sytuacja gospodarki i transportu w wybranych państwach europejskich 28

Wprowadzenie 29

Polska (przewozy krajowe) 29

Bałkany 31

Ukraina 31

Francja 32

Włochy 33

Hiszpania 34

Wielka Brytania 36

Kraje Bałtyckie 37

4. Gdzie szukać rozwiązań? 38

Wprowadzenie 39

Wyniki badań 39

Jak zadbać o płynność finansową? 44

Jak zatrudnić kierowców spoza Unii Europejskiej? 46

Pakiet mobilności a kabotaże - Kiedy warto rozważyć spółkę w Niemczech? 49

Załadunek, rozładunek - o czym należy pamiętać? 49

Okiem praktyka. Zarządzanie firmą w czasie kryzysu. Rozmowa z Marcinem Mikołajczakiem 51

1 Rynek transportowy w liczbach

Wprowadzenie

Analizę danych dla rynku transportowego przygotowaliśmy osobno dla pojadów o DMC powyżej 16 t., jak i między 2,5-3,5 t. Przyjrzeliśmy się sytuacji na kilku głównych trasach eksportowych z Polski – do Niemiec, Niderlandów, Francji, Włoch oraz Wielkiej Brytanii. Komentujemy też sytuację na rynku krajowym.

Dane, na których bazujemy pochodzą z narzędzia Metrix, analizującego rynek spotowy transportu drogowego. Indeks popytu obliczany jest na podstawie zrealizowanych i niezrealizowanych zapytań klientów. Wskaźniki podaży obliczane zaś są na podstawie podjętych przez przewoźników negocjacji odnośnie wspomnianych zapytań. Mediana stawek obliczana jest w oparciu o zrealizowane ceny za przewóz.

Sytuacja na rynku pojazdów powyżej 3,5 t.

Michał Pakulniewicz
Analityk rynku transportowego,
dziennikarz Trans.info

Odwrócenie trendów na głównych trasach eksportowych z Polski.

Dobre złego początki

Pierwszy kwartał 2022 roku pod względem popytu był zdecydowanie lepszy niż pierwsze trzy miesiące 2021 r. Wzrost zapotrzebowania na transport widoczny był na wszystkich rynkach poza brytyjskim i polskim. W większości państw europejskich trend ten wynikał ze zniesienia obostrzeń pandemicznych, które w I kwartale 2021 r. były bardzo surowe. Spadek na rynku brytyjskim zaś wynikał z coraz większej izolacji Wielkiej Brytanii na transportowej mapie Europy. Rosnący popyt na większości głównych kierunków sprawił, iż przewoźnicy nie mieli powodów by jeździć na Wyspy, wracając z których musieliby przechodzić procedury graniczne przy wjeździe do Unii Europejskiej, potencjalnie tracąc cenne godziny.

II kwartał tradycyjnie był lepszy od pierwszych trzech miesięcy roku. Skok popytu widoczny był na wszystkich trasach poza kierunkiem włoskim. Co więcej był on bardzo wyraźny i miał miejsce pomimo wybuchu wojny w Ukrainie. Trzeba pamiętać, że to praktycznie pierwszy kwartał od wiosny 2020 r., wolny od pandemii Covid-19, co także sprzyjało konsumpcji i zapotrzebowaniu na usługi transportowe. Przykładowo na kierunku niemieckim indeks popytu wzrósł ze 101 pkt. w I kw. do 135 pkt. w okresie kwiecień-czerwiec. Podobne wyraźne skoki zanotowaliśmy na trasie do Niderlandów (ze 116 pkt. do 159 pkt.) czy Francji (105 pkt. na 135 pkt.). Także w Polsce wzrost ten był wyraźny – z 73 pkt. w I kw. do 92 pkt. w II kw.

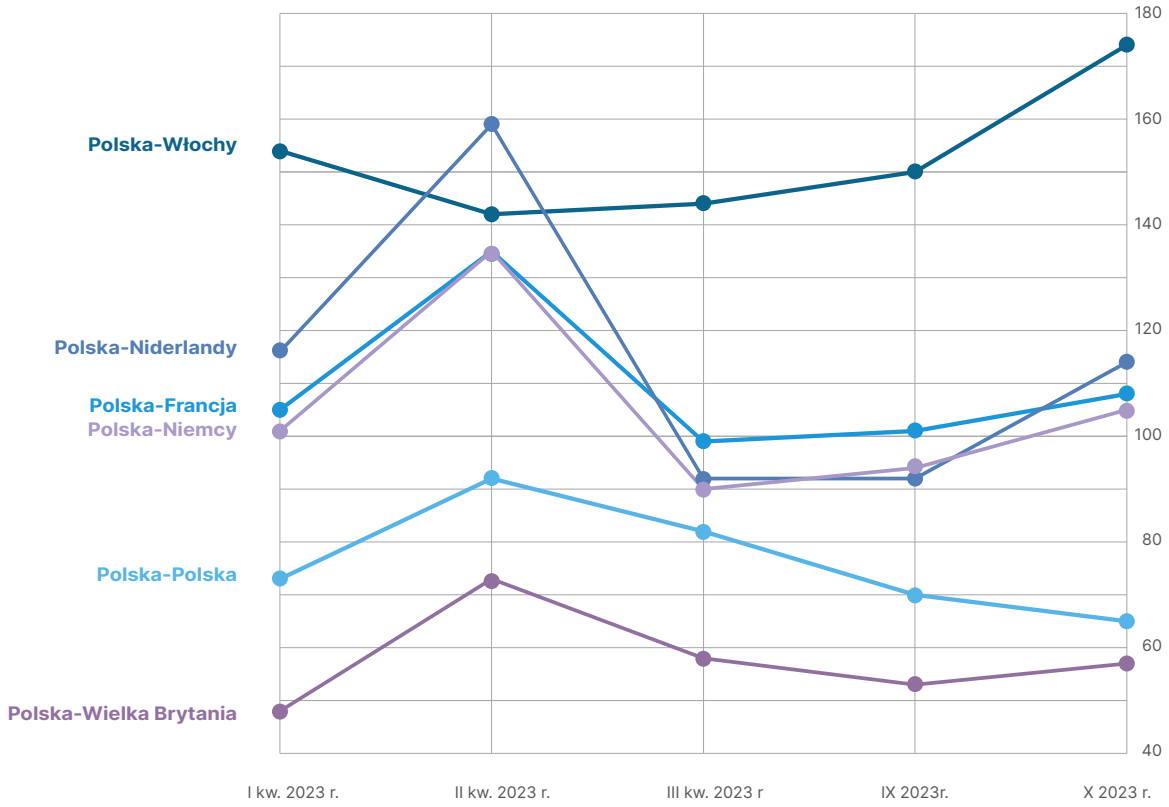
Czas spowolnienia

> *Pod koniec II kwartału dało się zauważyć pierwsze symptomy spowolnienia gospodarczego. Rosnące drastycznie ceny paliw i koszty energii, spowodowane wybuchem wojny na Ukrainie, zaczęły nakręcać inflację, która z kolei przyczyniła się do ograniczania wydatków przez konsumentów. To zaś zmniejsza popyt na towary i usługi. W maju z kolei indeks PMI dla polskiego przemysłu spadł po raz pierwszy od dwóch lat poniżej neutralnego poziomu. Wyhamowywanie aktywności przemysłowej dało się także zauważyć w Niemczech i większości państw strefy euro.*

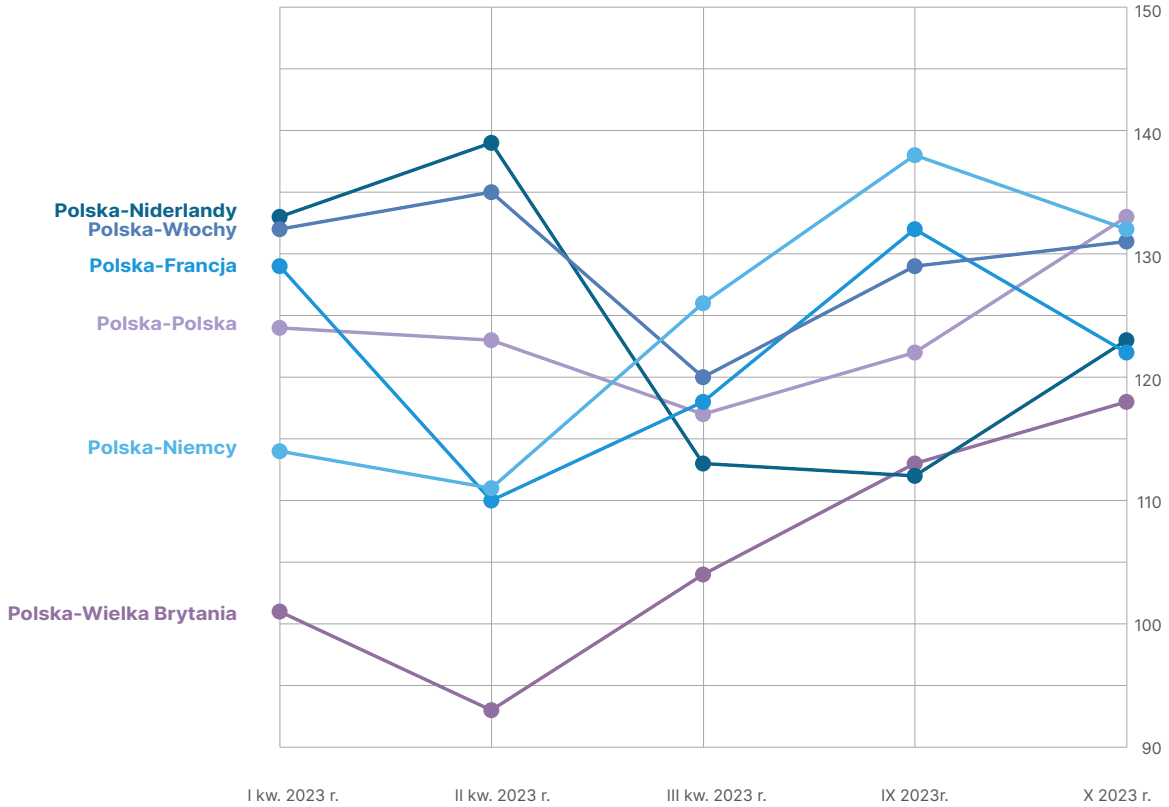
Trend ten wyraźnie się nasilił w trzecim kwartale i wczesną jesienią. I to nawet jeśli weźmiemy poprawkę na - zwykle wolniejszy - okres wakacyjny. Na większości tras eksportowych z Polski mediana indeksu popytu spadła poniżej poziomu notowanego w I kw. Jedynie na kierunku do Włoch w okresie lipiec-wrzesień zapotrzebowanie na usługi transportowe wzrosło kwartał do kwartału. Na pozostałych kierunkach spadki były wyraźne. Na trasie do Niemiec był to zjazd ze 135 pkt. w II kw. do ledwie 90 pkt. w III kw. Na trasach wewnątrz Polski spadek także był widoczny (z 92 pkt. na 82 pkt.). Łącznie z pięciu analizowanych tras eksportowych, na czterech indeks spadł w III kw. w porównaniu do II kw. Porównując popyt w III kw. do tego z I kw., jedynie na kierunku brytyjskim był on wyższy niż na początku roku.

Co ciekawe, **nawet powakacyjne wrześniowe odbicie było dość słabe.** We wrześniu już wyraźnie zarysowało się spowolnienie aktywności przemysłowej na Starym Kontynencie. W Niemczech indeks PMI Co więcej, nawet w październiku, kiedy zaczynał się już wysoki sezon przedświąteczny, wzrost popytu nie był wyraźny i indeksy przeważnie znajdowały się na poziomach wyraźnie poniżej mediany z II kw. Obecnie widzimy, że jesienny szczyt sezonowy jest w tym roku stłamszony przez spowolnienie gospodarcze i spadek konsumpcji. To oznacza mniej zleceń dla przewoźników.

Mediana indeksu popytu na transport dla pojazdów pow. 16 t. (pkt)



Mediana indeksu podaży na transport dla pojazdów pow. 16 t. (pkt)



Stawkowe szaleństwo

Jeśli chodzi o stawki, to 2022 rok przyniósł nam podobny - jak w przypadku popytu - rollercoaster. Pierwsze dwa kwartały roku związane były z drastycznym wzrostem stawek transportowych. Przyczyną tego stanu rzeczy był wzrost cen paliw spowodowany wybuchem wojny na Ukrainie. Ceny te już w ostatnim kwartale 2021 r. dawały się we znaki przewoźnikom i wraz z rosnącymi kosztami osobowymi napędzały wzrost stawek. Jednak wraz z rosyjską inwazją na Ukrainę wzrost ten prawdziwie wystrzelił.

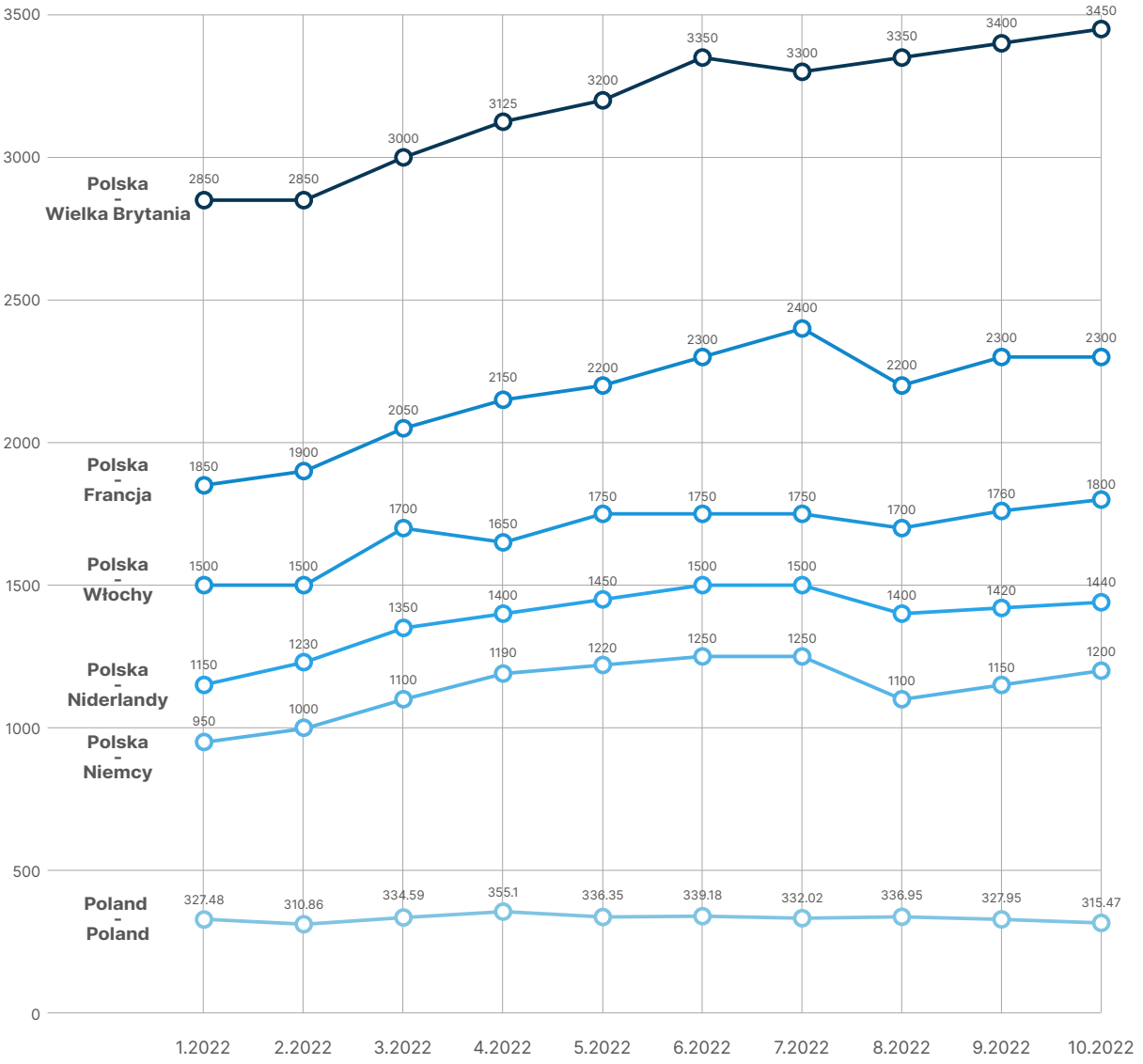
> *Dość powiedzieć, iż o ile na początku grudnia 2021 r. cena za litr oleju napędowego kosztowała ok. 6 zł, to na początku marca zbliżała się ona do 8 zł. Na początku listopada średnia cena diesla w Polsce także była tuż poniżej 8 zł/l. Mówimy więc o ok. 30% wzroście w porównaniu do grudnia 2021 r. Podobnych wzrostów doświadczyły także pozostałe kraje europejskie.*

Wzrost cen paliw przełożył się naturalnie na stawki w transporcie. Jeśli w styczniu średnia stawka za trasę Polska-Niemcy wynosiła 950 EUR, to w marcu (pierwszym miesiącu wojny) było to już 1100 EUR. Szczególnej dynamiki jednak stawki doznały w II kwartale, kiedy wysokie ceny paliw się utrwaliły i okazało się, że wojna nie skończy się tak szybko, co oznaczało, iż ceny te zostaną na dłużej. Przykładowo, na najważniejszej dla polskiej gospodarki trasie do Niemiec mediana stawki skoczyła ze 1016 EUR w I kw. do 1220 EUR w II kw. Mówimy więc średnio o 20% wzroście. Podobne skoki cenowe zanotowaliśmy na pozostałych kierunkach: do Niderlandów - o ponad 16%, Francji - 14%, do Włoch - 9%. i do Wielkiej Brytanii - 11%.

Wyhamowanie

Niemniej jednak w kolejnym, trzecim kwartale, **stawki zaczęły spadać.** Przyczyniły się do tego letnie wyhamowanie wzrostu cen paliw (dzięki spadkowi cen ropy), a także kolejne tarcze rządowe. Dodatkowo spadające zapotrzebowanie na usługi transportowe, o którym pisaliśmy powyżej zadziałało uspokajająco na wzrost cen w transporcie. Na trasie do Niemiec i do Niderlandów stawki spadły, do Włoch wzrosły minimalnie, a do Francji i Wielkiej Brytanii owszem poszły w górę, ale tempo wzrostu zdecydowanie wyhamowało w porównaniu do tego, czego byliśmy świadkami na wiosnę. W październiku stawki były wyższe niż we wrześniu na wszystkich trasach, ale widać, iż tempo wzrostu jest nadal powolne. Na kierunku niemieckim i do Niderlandów stawki na koniec października nadal nie wróciły do rekordowych poziomów z czerwca i lipca.

Mediana stawki w EURO dla transportu pow. 16t .



Niedobór kierowców

W tym roku byliśmy świadkami odwrócenia trendów znanych nam od kilku kwartałów. Tak, jak rosnący popyt na transport zamienił się w spadek zapotrzebowania na usługi przewoźników w III kw., i jak szaleńczo rosnące przez kilka kwartałów stawki uspokoiły się począwszy od połowy wakacji, tak również zmieniła się podaż mocy przewozowych (tzw. capacity). Problem niedoboru tych mocy nasilał się od początku pandemii. Od lat bolączką sektora jest kwestia niedoboru kierowców (których w Polsce brakuje ok. 150 tys., a w całej Europie blisko pół miliona!), która cały czas się nasila. Na początku pandemii, podczas najostrzejszych obostrzeń, wielu kierowców odeszło z rynku, przez co duża liczba najmniejszych przewoźników zawiesiła swoją działalność. Obok wzrostu cen paliw, to właśnie brak kierowców i konieczność rywalizowania o pracownika oraz przewoźnika, najmocniej wpływał na wzrost stawek w transporcie.

Problem braku truckerów, a tym samym mocy przewozowych, nasilił się po wybuchu wojny na Ukrainie. Z rynku polskiego odpłynęło tysiące ukraińskich kierowców którzy wrócili do kraju bronić ojczyzny. Według szacunków organizacji Transport i Logistyka Polska (TLP) z ok. 110 tys. kierowców z Ukrainy jeżdżących w Polsce w transporcie międzynarodowym wyjechać mogło ok. 25%-30%. W tym roku ten ubytek mocy nałożył się na wiosenny wzrost zapotrzebowania na usługi przewozowe, co jak wspomnieliśmy pchało mocno do góry stawki w II kwartale.

Odwrócenie trendu

Okres lipiec-wrzesień przyniósł jednak wzrost dostępnych mocy. Co więcej, porównując wrzesień z październikiem trend ten został na większości rynków utrzymany. Dostępne moce przewozowe, poza Włochami i Francją, są na wyższym poziomie niż w poprzednich kwartałach. W Niemczech, Niderlandach czy Polsce ta wyższa podaż dostępnych pojazdów spotkała się z wyraźnym tąpnięciem ilości zapytań o transport. Co, jak analizowaliśmy, hamująco wpłynęło na wzrost stawek.

Co przyniesie przyszłość?

Coraz wyraźniejsze spowolnienie gospodarcze zauważalne w całej Europie, połączone z wysoką inflacją ograniczającą wydatki konsumenckie, nie jest dobrą wiadomością dla branży transportowej. Mniejszy popyt na towary to mniej zleceń dla przewoźników. Analogicznie mniejsza produkcja przemysłowa to mniejsze zapotrzebowanie na podzespoły, części zamienne i środki produkcji. Dla Polski szczególnie niebezpieczne jest wyraźne spowolnienie zauważalne w Niemczech jako, że kraj ten jest głównym partnerem handlowym Polski (a nasz kraj trzecim największym eksporterem do Niemiec). Polskie ciężarówki dodatkowo stanowią ok. 19% wszystkich jeżdżących trucków po niemieckich drogach.

Wydaje się, że tegoroczny okres przedświąteczny będzie dużo mniej intensywny pod względem przewozów niż w poprzednich latach. Inflacja w październiku w Polsce okazała się wyższa od oczekiwanej, co hamująco wpłynie na popyt konsumpcyjny. Również na kierunkach zagranicznych należy spodziewać się mniejszej ilości zleceń. Prawdopodobnie szczyt sezonu pokaże pewien wzrost zapotrzebowania na transport jednak będzie on niewielki w stosunku do tradycyjnego przedświątecznego boomu. Stawki będą wykazywać tendencję rosnącą aczkolwiek będzie to niewielki wzrost – z jednej strony będzie presja cen paliw i kosztów pracy (niedobór kierowców sprawia, iż nadal jest to rynek pracownika), z drugiej, słabnący popyt łagodzić będzie presję cenową.

Kluczowym pytaniem jest **jak wyglądać będzie 2023 rok?** Zakładając, iż nie nastąpią żadne niespodziewane zdarzenia, można spekulować, iż początek roku cechować się będzie dalszym spadkiem popytu. Okres zimowy przynieść może wzrost cen energii. Dodatkowo można spodziewać się wyższych cen paliw ze względu na kolejne sankcje na import ropy do UE z Rosji drogą morską.. To wszystko niewątpliwie uderzy w portfele konsumentów i spółek. Typujemy więc znaczny spadek zamówień i zapotrzebowania na usługi transportowe w I kwartale. O ile wysokie ceny paliw będą wywierały presję na stawki to malejący popyt będzie presję tę niwelował. To postawi przewoźników w bardzo trudnej sytuacji biorąc pod uwagę rosnące koszty osobowe. Niedobór kierowców liczony w setkach tysięcy sprawia, iż nadal przy spowolnieniu gospodarczym rynek będzie w dużej mierze rynkiem pracownika i koszty osobowe nie są tymi, na których firmy transportowe będą mogły oszczędzać.

Sytuacja na rynku pojazdów do 3,5 t.

Michał Pakulniewicz
Analityk rynku transportowego,
dziennikarz Trans.info

Katastrofy nie ma. Jest nadzieja.

Bez rewolucji

Kamieniem milowym na rynku przewozów pojazdami o DMC 2,5-3,5 tony było w 2022 roku objęcie tego segmentu **postanowieniami Pakietu Mobilności.** Od 21 maja przedsiębiorcy wykonujący usługi transportu międzynarodowego na terenie UE z wykorzystaniem tzw. dostawczaków, zobowiązani są do posiadania licencji na przewozy drogowe. Nowe wymogi stawiane przewoźnikom to m.in. konieczność rejestracji siedziby firmy, przestrzegania zasad kabotażu oraz zabezpieczenia finansowego działalności. W ramach tego ostatniego przewoźnicy muszą ponieść dodatkowe koszty - w przypadku pierwszego auta wysokość zabezpieczenia wynosi 1,8 tys. EUR, a każdego kolejnego 900 EUR.

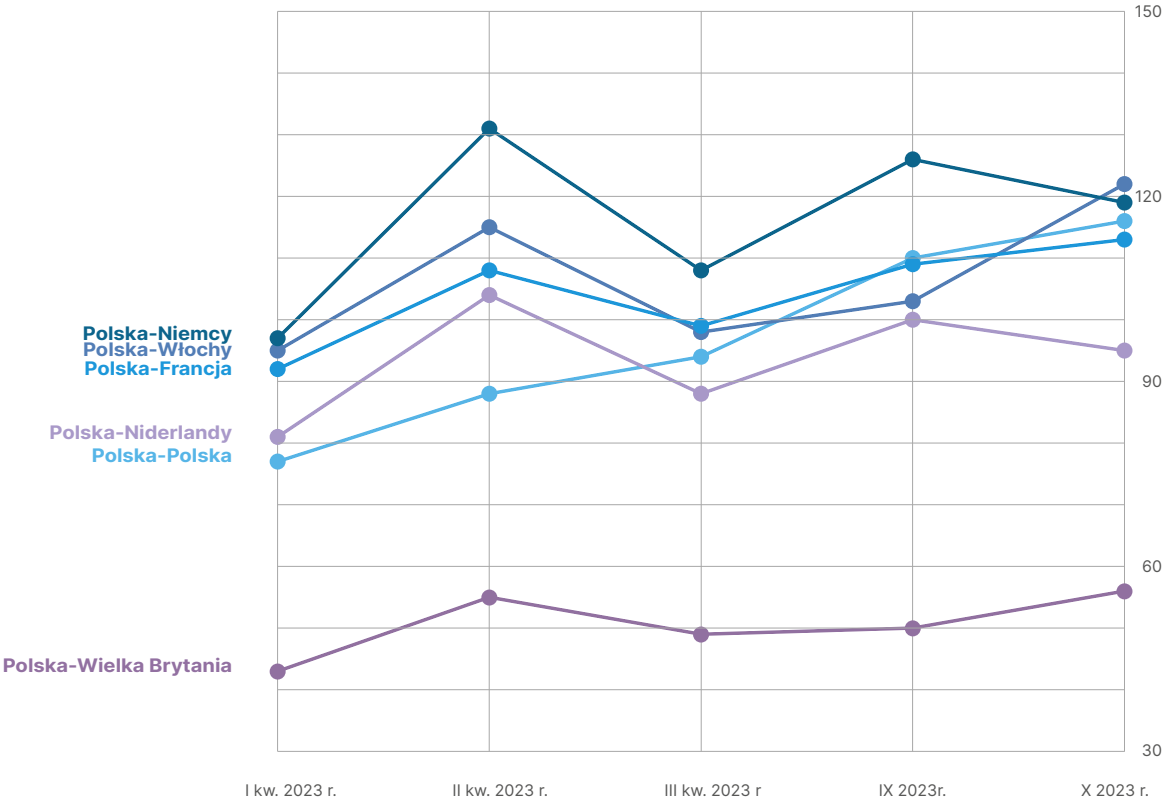
Spodziewano się prawdziwej rewolucji. Przepowiadano, iż po 21 maja załamie się kompletnie dostępność tzw. busów ze względu na masowe wycofywanie się z rynku przewoźników. Do katastrofy jednak nie doszło. Po wejściu w życie przepisów w maju na kierunku do Niemiec czy Francji nastąpił w ciągu ostatnich 10 dni maja lekki spadek indeksu podaży (w stosunku do pierwszych trzech tygodni miesiąca), ale z kolei na trasie do Niderlandów i Włoch dostępność transportu była nawet większa.

Jednak patrząc na kolejny miesiąc obowiązywania nowych przepisów, na większości tras mediana podaży w czerwcu była wyższa niż w poprzednim miesiącu. Lipiec przyniósł mocne załamanie podaży co mogło wskazywać na wycofywanie się graczy z rynku. Ale podaż po wakacjach mocno odbiła i znalazła się na najwyższych w tym roku poziomach.

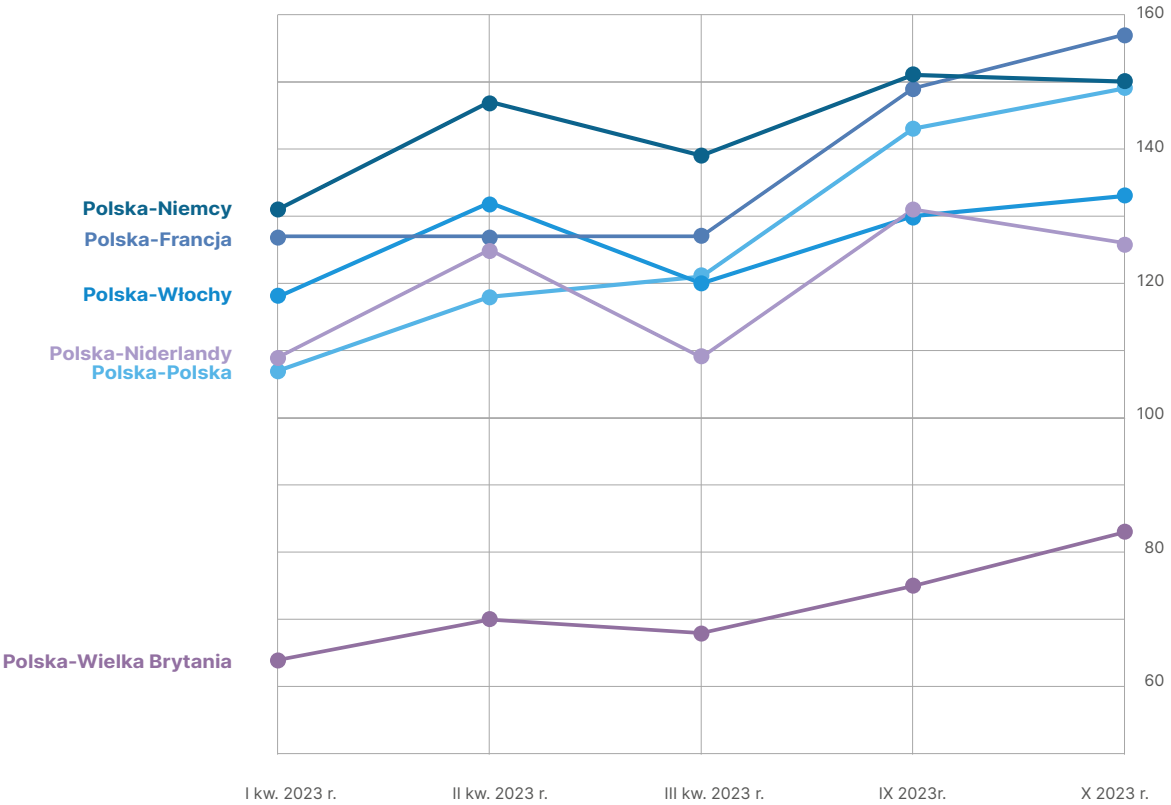
Przykładowo na kierunku do Niemiec mediana indeksu podaży wyniosła 131 pkt. w I kw., by w drugim wzrosnąć do 147 pkt. W III kw. nastąpił spadek do 139 pkt. Jednak na tym spadku zaważyły miesiące wakacyjne, we wrześniu bowiem indeks wyniósł 151 pkt. Na podobnym poziomie znalazł się on również w październiku.

Trend ten był widoczny był także na pozostałych trasach. Drugi kwartał przyniósł wzrost podaży w stosunku do pierwszego. Po czym trzeci był słabszy, ale od września widoczne było odbicie na poziom często wyższy niż mediany indeksu z poprzednich kwartałów. Z grubsza przypomina to nieco sytuację na rynku pojazdów ciężarowych, gdzie także okres powakacyjny przyniósł zwiększenie dostępności mocy przewozowych.

Mediana indeksu popytu na transport dla pojazdów do 3,5 t. (pkt)



Mediana indeksu podaży na transport dla pojazdów do 3,5 t. (pkt)



Podobnie jak w przypadku ciężarówek na rynku busów zachował się popyt na transport. Obserwowaliśmy wyraźny wzrost w II kwartale w stosunku do I kw. Po czym nastąpiło tąpnięcie w okresie wakacji i częściowa odbudowa popytu we wrześniu. Wrześniowe odbicie w przypadku tras wewnątrz Polski i do Francji oznaczało indeks popytu na wyższym poziomie niż średnia z II kwartału. Tu widoczna jest różnica w porównaniu do rynku ciężarówek. Tam wrześniowe i październikowe odbicie po wakacjach pozostawiło indeks na jednak znacznie niższym poziomie niż w II kwartale.

Ta dobra sytuacja na rynku wynikać mogła z faktu, iż w obliczu mniejszego zapotrzebowania na sprzedawane przez nich towary, wielu załadowców może odchodzić od wielkich zamówień na rzecz mniejszych transportów, co faworyzowało przewoźników jeżdżących dostawczakami kosztem większych pojazdów.

W przypadku busów zaś poziomy te były zbliżone lub nawet wyższe. Przykładowo, na kierunku francuskim wrzesień przyniósł medianę indeksu na poziomie 109 pkt, październik podbił to do 113 pkt. podczas gdy w II kw. zapotrzebowanie na transport wyniosło 108 pkt. W Polsce te różnice były jeszcze większe (110 pkt., 116 pkt. i 88 pkt.). Na trasie do Niemiec we wrześniu indeks popytu wyniósł 126 pkt., następnie 119 pkt. w październiku, przy 131 pkt. w II kwartale. Podobnie wyglądał trend w Niderlandach. W obu tych przypadkach mimo iż na jesieni poziom indeksów był poniżej mediany z II kwartału, to jednak różnica była znacznie mniejsza niż w przypadku ciężarówek.

Wyraźny wzrost stawek

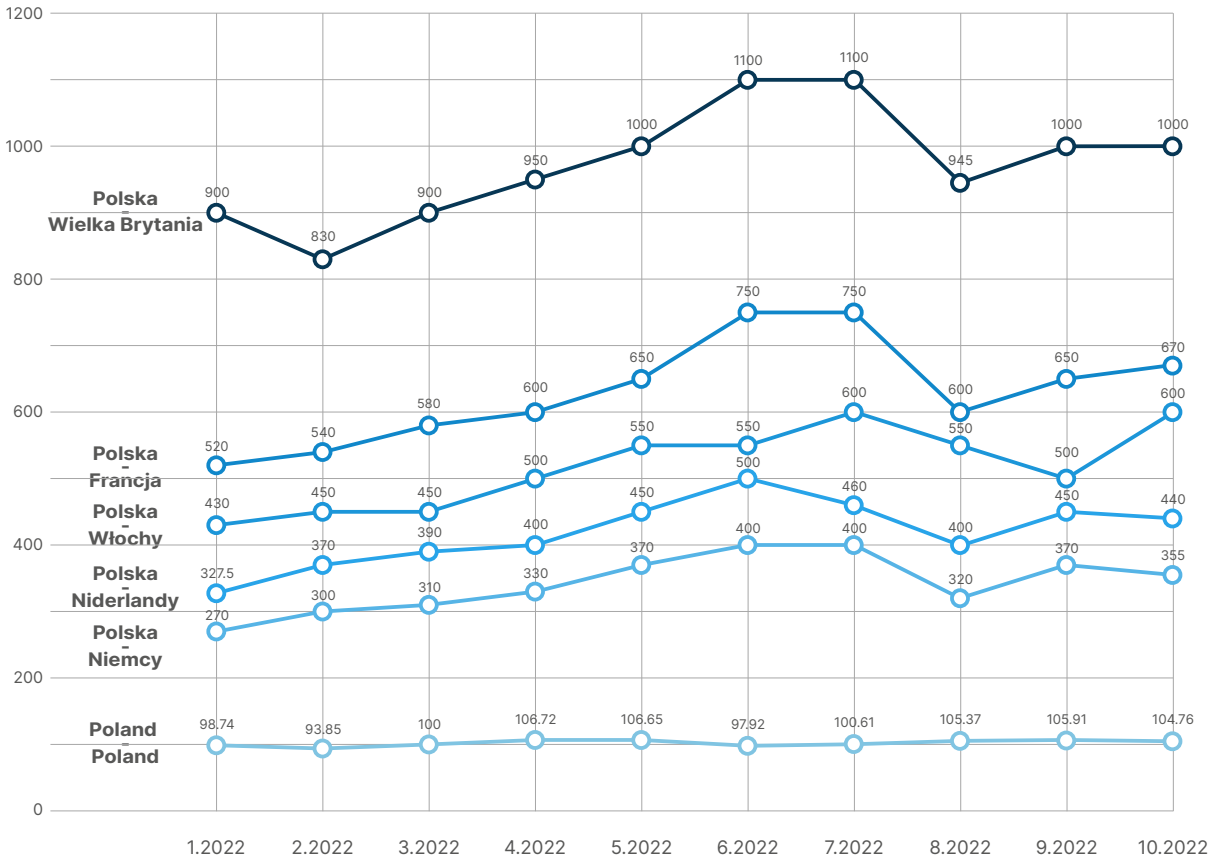
Jeśli chodzi o stawki w tej kategorii pojazdów to pierwsze półrocze przebiegało pod znakiem ich dramatycznego wzrostu. Oczywiście nie jest to niczym dziwnym – wojna na Ukrainie i będące jej konsekwencją ceny paliw musiały przełożyć się na wyższe koszty przewoźników.

Na najistotniejszej z punktu widzenia polskiej gospodarki trasie do Niemiec wzrost mediany indeksu stawek między styczniem a końcem lipca wyniósł aż 67,5% (z 270 EUR w styczniu do 400 EUR w lipcu). Na innych najważniejszych kierunkach zanotowano mniejszy skok wskaźnika stawek – niemniej jednak były to wzrosty wyraźne (np. 48% do Francji, 40% na kierunku niderlandzkim, 39% do Włoch).

Analizując trendy kwartalnie w I kw. na trasie do Niemiec mediana stawki wynosiła 293 EUR przy 366 EUR w II kw. Na trasie do Francji było to odpowiednio 546 EUR i 666 EUR, Niderlandów 362 EUR i 450 EUR a do Włoch 443 EUR i 533 EUR.

Trzeci kwartał, podobnie jak w przypadku segmentu ciężarówek, przyniósł wyhamowanie wzrostu stawek. Na kierunku niemieckim w okresie lipiec-wrzesień wyniosły one 363 EUR, francuskim 666 EUR (a więc utrzymały się na poziomie z II kw.), na niderlandzkim spadły do 436 EUR, by na włoskim wzrosnąć do 550 EUR. Był to z grubsza podobny trend jak na rynku pojazdów o DMC pow. 16 t. Owo wyhamowanie wynikało głównie z wakacyjnego spadku popytu i uspokojenia się rynku paliw. Wrześniowo, październikowy wzrost popytu przełożył się na powrót stawek do trendu wzrostowego.

Mediana stawki w EURO dla pojazdów do 3,5 t.



Co dalej?

Póki co sektor tzw. dostawczaków dość dzielnie radzi sobie ze spowolnieniem gospodarczym i zapotrzebowanie na tego typu usługi transportowe we wrześniu i październiku utrzymywało się na wysokim w skali roku poziomie. Jak już wspomniano, busiarze mogą częściowo korzystać na spowolnieniu, jako że maleje zapotrzebowanie na przewóz dużych wolumenów. Na razie nie zauważono drastycznego zmniejszenia mocy przewozowych, ale w obliczu np. gwałtownego spadku popytu (w przypadku głębokiego kryzysu gospodarczego) sytuacja może się odwrócić.

Na pewno czynnikami które będą odgrywały duży wpływ na kondycję segmentu dostawczaków są ceny paliw i potencjalna skala wyhamowania gospodarki, a co za tym idzie - popytu. Póki co segment dużo bardziej niż ciężarówki opiera się spowolnieniu.

Strategia była dzisiaj

Rozmowa z Beatą Krawczyk
od 18 lat związaną z firmami transportowymi i logistycznymi.
Vice President, COO Trans.eu Group S.A.

Co Twoim zdaniem odcisnęło największe piętno na branży transportowej w ostatnim półroczu?

Reakcja całego rynku paliwowego na sytuację międzynarodową. Pracując w transporcie wiemy, że cena paliwa to prawie 40% stawki transportowej. Gwałtowny wzrost z 4 zł na 7 zł za litr diesla, bardzo mocno w nas uderzył. Szczególnie w małe firmy, które wcześniej podpisywały kontrakty i nie zadbały o dodatki paliwowe.

Wybuch wojny miał też niestety inne negatywne konsekwencje...

Oczywiście. Na przykład odpływ białoruskich i ukraińskich kierowców - przede wszystkim ukraińskich. Mam zaprzyjaźnione firmy, w których stanowili oni 30-40% kierowców floty. Część z nich nie wróciła. To zachwiało firmami transportowymi bardzo mocno.

Problem z pracownikami dało się odczuć szerzej w całym sektorze logistyki, czego konsekwencją było zatykanie się węzłów magazynowych. Chociaż w tym przypadku było to też związane z pozytywną reakcją całego naszego środowiska i transportem darów w kierunku granicy ukraińskiej. Ja akurat byłam w takich centrach, to było niesamowite przeżycie dla firm, które wspierały tego typu akcje.

Czy jesteś w stanie porównać obecną sytuację, do czegokolwiek wcześniej?

> *Ostatnie pół roku to jeden z najtrudniejszych okresów w transporcie. Do tej pory tylko lata 2009-2010 były podobnym wyzwaniem finansowym i emocjonalnym, jednak nie aż tak wielowymiarowym. Jesteśmy zmuszeni do szybkich reakcji, szukania niekonwencjonalnych rozwiązań, myślenia inaczej niż do tej pory. Ale te trudności mogą nas nauczyć jeszcze lepiej działać w przyszłości.*

Pewne rzeczy przestały działać i musieliśmy się zupełnie na nowo nauczyć funkcjonować na rynku. Gdzie widzisz największe zmiany?

Zacznijmy od tego, jak firmy transportowe zaczęły reagować na swoje stawki. Jako przewoźnicy zdajemy sobie sprawę, że to klient narzuca nam ceny, kiedy startujemy w przetargach. Natomiast w pewnym momencie doszliśmy do muru - sytuacji, w której po prostu nie dało się żyć z transportu. Będąc w tym punkcie, w imieniu swojej firmy transportowej, pierwszy raz w życiu odwołałam się w umowie, do pracy w warunkach szczególnych, bo za takie należało uznać wybuch wojny w Ukrainie.

Ważna była też reakcja większości klientów - zareagowali z pełnym zrozumieniem. Nagle okazało się, że dopłaty paliwowe, które określa się kwartalnie czy miesięcznie, zamieniliśmy na tygodniowe.

Idąc dalej - zobaczmy co się zadziało z flotą, która jeździła na wschód. Te firmy niemal z dnia na dzień zaczęły proces reorientacji działalności na rynki zachodnie. Nasze środowisko potrafiło się też przystosować do długiego czasu oczekiwania na trucka, który wydłużył się z trzech miesięcy do roku.

Oczywiście te wyzwania spowodowały, że niestety część firm się zamknęła. Ale inne pokazały innowacyjność w myśleniu, umiejętność przystosowania się do zmiennego środowiska, co nie tylko pomogło im przetrwać, ale nawet wzmocnić swoją działalność.

Czyli możemy założyć, że umiejętność przystosowania się jest jednym z kluczowych elementów

Pokazuje to też pakiet mobilności, czy procedury SENT, które wpłynęły na branżę recyklingu i przewozu. Tuż po kolejnej fazie pandemii, nagle weszły nowe przepisy. Przy czym firmy transportowe były w większości na nie przygotowane, ale druga strona już trochę gorzej! Przez to ciężko było cokolwiek zaplanować. Czy był czas na strategię w tym roku? Nie! Strategia była dzisiaj.

Mamy koniec 2022 roku. Co w tym konkretnym momencie uważasz za największy problem branży?

Poziom zmęczenia, który wszyscy odczuwamy. Dlatego mam nadzieję, że będzie dobrze i to będzie dobrze jak najszybciej.

A co prognozujesz na 2023?

Marzeniem każdego kto pracuje w transporcie jest to, żeby zlecenie było stałe, efektywne i dawało dobrą marżę. Natomiast w obliczu niestabilności produkcji sądzę, że rok 2023 to będzie rynek spotów.

Powinniśmy też mieć do czynienia z bardziej intensywnym dążeniem w kierunku automatyzacji, która już jest koniecznością - wpływa na redukcję kosztów, redukcję pustych kilometrów, możliwość zwiększenia efektywności trucka.

Poza tym czeka nas zmierzenie się eco-drivingiem i zwiększenie nacisku na bezpieczeństwo. Również cyberbezpieczeństwo, szczególnie w obliczu ostatnich ataków hakerskich na kilka dużych firm transportowych.

Wydaje mi się też, że nastąpi poprawa jakości współpracy na linii przewoźnik - spedytor. Wszyscy uczestnicy rynku transportowego dostrzegli jak ważne są relacje, rzetelność i uczciwość, czyli czysto ludzkie aspekty prowadzenia biznesu. A nawet Ci, którzy do tej pory nie zawsze zachowywali się fair wobec kontrahentów, będą zmuszeni do etycznych zachowań, ze względu na mniejszą dostępność taboru.

2 Czym żyje branża?

Wprowadzenie

Maciej Wroński
Prezes Transport i Logistyka Polska

2022 rok przyniósł polskiemu transportowi drogowemu znaczący wzrost kosztów. Istotny wpływ miały na to zarówno czynniki regulacyjne, polityczne, jak i rynkowe. Wśród czynników regulacyjnych trzeba wymienić: zrewidowaną dyrektywę o pracownikach delegowanych, Pakiet mobilności, przepisy Nowego Polskiego Ładu oraz przede wszystkim zmienione przepisy określające formę wykonywania pracy kierowców i wynikające z tej formy zasady ustalania podstawy naliczania wysokości składek na ubezpieczenia społeczne i zaliczek na podatek dochodowy kierowców.

Wśród czynników natury politycznej pierwsze miejsce zajmuje rosyjska wojskowa agresja na Ukrainę. Działania militarne i gospodarcze podejmowane w ramach tego konfliktu spowodowały ograniczenie podaży nośników energii i wzrost ich cen. Odczuli to przewoźnicy płacąc coraz wyższe ceny za niezbędne do pracy przewozowej paliwo. Najbardziej drastyczna podwyżka dotyczy LNG, którego ceny wzrosły aż 10-krotnie.

Z kolei po stronie rynkowej możemy wskazać presję na podwyżki wynagrodzeń pracowników, a w szczególności kierowców, wynikającą z nierównowagi na rynku pracy (popyt na wykwalifikowanych pracowników znacząco przewyższa ich podaż) i ze wzrostu kosztów utrzymania spowodowanego inflacją. Wzrosły także koszty związane z uzyskiwaniem kredytów, koszty obsługi zadłużenia, a także ceny usług zewnętrznych.

Oczywiście zwiększone koszty zostały częściowo zrekompensowane wzrostem cen za usługi transportowe. Ułatwił to wciąż duży popyt na przewozy drogowe. Niestety nie była to 100% rekompensata, a przyczyn tego należy upatrywać w dość sporej szarej strefie obejmującej przede wszystkim sferę wynagrodzeń kierowców. Na rynku wciąż oferowane są usługi za cenę, która nie pokrywa wszystkich kosztów regulacyjnych. W tym stanie rzeczy część klientów wciąż nie jest w pełni przekonana do akceptacji rzetelnie skalkulowanych ofert. Wychodzą bowiem z założenia, że skoro na rynku można znaleźć tańszą ofertę, to po co przepłacać.

Dziś trudno jest niestety odpowiedzieć sobie na pytanie, czy ta sytuacja ulegnie poprawie w nadchodzącym 2023 roku. Główny czynnikiem determinującym niedaleką przyszłość będzie sytuacja gospodarcza w Unii Europejskiej. Jeśli unijna gospodarka ulegnie schłodzeniu, to automatycznie spadnie popyt na transport drogowy, co oznacza spadek cen za usługi przewozowe, mniej efektywne wykorzystanie taboru samochodowego i pogorszenie zdolności finansowej polskich przewoźników. Jeśli jednak do tego nie dojdzie, to wtedy decydującym czynnikiem kształtującym niedaleką przyszłość będzie sytuacja na rynku pracy kierowców.

Wzrost kosztów paliwa

Kamil Sarna
Branch Manager,
Gruber Logistics Sp. z o.o.

Największy wpływ na branżę transportową w ostatnich miesiącach miał wzrost kosztów paliwa. Problem ten jest szczególnie odczuwalny na rynku krajowym. Obniżony VAT na paliwo korzystny dla użytkowników samochodów osobowych, jest komplikacją dla przewoźników, którzy nie mogą odliczyć pełnej wartości podatku i płacą niemal tę samą kwotę netto, co pozostali użytkownicy dróg. Ponadto śledząc rynki w całej Europie, ceny oleju napędowego nigdzie tak dynamicznie się nie zmieniały jak w Polsce. Zdarzyło się, że w ciągu tygodnia różnica na litrze diesla wynosiła 1 zł.

Najbardziej ucierpiały firmy, które operowały flotą napędzaną LNG. W Polsce cena gazu brutto zmieniła się z ok. 8 zł w marcu, na prawie 20 zł za kilogram we wrześniu. W Niemczech, w pewnym momencie wzrosła do 5 EUR za kilogram. Sprawy nie ułatwią trudności w określeniu zmiennej cen gazu, potrzebnej do korekty paliwowej. O ile w Polsce te dane są oficjalnie publikowane, o tyle w innych państwach UE nie ma przejrzystych informacji o planowanych podwyżkach. Zmusza to do bazowania na przypuszczeniach, a nie konkretach.

Robert Zarzecki
Prezes Citronex Trans Energy

Trudno mówić o rentowności transportu pojazdami zasilanymi skroplonym gazem ziemnym, jeśli w kulminacyjnym momencie jego cena była trzy razy wyższa niż ropy. To zmusiło nas do szukania oszczędności i unieruchomienia części samochodów napędzanych LNG. Kontrakty z kontrahentami nadal skorelowane są z ceną diesla, ponieważ są one bardziej przewidywalne i podlegają mniejszym wahaniom. Dlatego mało który zleceniodawca chce ryzykować nieprzewidziane wydatki korzystając z usług przewoźnika mającego pojazdy na gaz. Na szczęście posiadamy zdywersyfikowaną flotę, dzięki czemu jesteśmy w stanie realizować zlecenia.

Choć obecna sytuacja jest trudna, widzimy światełko w tunelu. Łańcuchy dostaw się zmieniają, co oznacza więcej dostaw gazu z USA czy Kataru, co z kolei w kolejnych miesiącach powinno przełożyć się na spadek cen LNG.

Brak kierowców

Ellina Lolis
Prezes Zarządu Girteka Poland

Ostatnie pół roku to nasilający się problem dostępności kierowców ciężarówek. Oczywistym powodem tego stanu rzeczy jest odpływ obywateli ukraińskich, którzy wrócili bronić swojej ojczyzny w związku z wybuchem wojny w ich kraju. Jeśli jednak spojrzymy na ten temat szerzej, to od lat obserwujemy wzrost średniego wieku kierowców, i coraz mniejsze zainteresowanie tym zawodem ze strony młodych ludzi. Mimo kluczowej roli transportu drogowego dla całej gospodarki, zawód ten nie cieszy się odpowiednim poważaniem i uchodzi za bardzo wymagający.

Jak podaje IRU w Europie brakuje blisko 400 tysięcy kierowców, a w Polsce ta liczba może sięgać nawet 150 tysięcy. O skali zjawiska świadczy fakt, że w 2021 roku pojawiło się więcej ogłoszeń o pracę dla kierowców niż dla programistów, uważanych za najbardziej pożądaną grupę na rynku pracy.

Problem ten będzie się nasilał w 2023 roku z powodu kosztów i czasu, jaki jest dziś wymagany, by uzyskać wszystkie koniecznie uprawnienia. Jest to swego rodzaju przeszkoda zarówno dla małych jak i dużych firm logistycznych.

Robert Zarzecki
Prezes Citronex Trans Energy

W dniu, kiedy wybuchła wojna w Ukrainie, w jeden dzień straciliśmy trzydziestu kierowców, którzy przebywali w swojej ojczyźnie na urlopach, i dostali zakaz jej opuszczania. Uzupełnienie luki, jaka powstała w tym momencie, w firmach będących w podobnej sytuacji, przy obecnych warunkach rynkowych, jest właściwie niemożliwe.

Wielu przewoźników rozpoczęło starania o po-

zyskanie kierowców spoza Unii Europejskiej. Natomiast na obecną chwilę wyrobienie im odpowiednich dokumentów i spełnienie wszystkich wymogów formalnych trwa miesiącami i jest bardzo skomplikowane.

Oczywiście niektóre przedsiębiorstwa wciąż ściągają kierowców białoruskich. My nie robimy tego ze względów moralnych. Nadal mamy wielu kierowców z Ukrainy, którzy razem z nami rozwijają firmę. Utożsamiamy się z ich sytuacją, organizowaliśmy transporty charytatywne na wschód. Cały czas chcemy ich wspierać, więc wybieramy trudniejszą drogę, na przykład starania o kierowców z Kazachstanu.

Maciej Wroński
Prezes Transport i Logistyka Polska

Spójrzmy prawdzie w oczy. W Unii Europejskiej nie ma dostatecznych ludzkich zasobów, aby zmniejszyć deficyt zawodowych kierowców. Sytuacja demograficzna, a także zmiany społeczne i kulturowe wyznaczające oczekiwania potencjalnych pracowników wobec warunków zatrudnienia i rodzaju wykonywanej pracy, nie pozwalają tutaj na jakikolwiek optymizm. Powoli wyczerpujemy też zasoby pracowników z nieunijnych państw europejskich, głównie z terenów byłego Związku Radzieckiego. Sytuację może częściowo uratować rekrutacja kierowców z państw azjatyckich, takich jak Indie, Filipiny, Indonezja. Niestety dziś nie jest to zbyt łatwe zadanie.

Zarobkowa imigracja wciąż kojarzy się w naszym społeczeństwie z napływem amatorów europejskich świadczeń socjalnych, nieposiadających przy tym jakichkolwiek kwalifikacji i chęci pracy. A to oddziałuje na postawę części polityków i ich niechęć do wdrażania rozwiązań ratujących nasz rynek pracy i tym samym całą polską gospodarkę. Na szczęście nie dotyczy to wszystkich politycznych decydentów. Są bowiem wśród nich tacy, którzy rozumieją potrzebę usprawnienia i przyspieszenia procedur wizowych oraz wdrażania ułatwień dla pracowników ubiegających sią o prawo pobytu w Polsce.

Z rozmów prowadzonych przez związek pracodawców Transport i Logistyka Polska z przedstawicielami administracji rządowej wynika, że jest spora szansa na uwzględnienie dużej części postulatów branży transportowej we wskazanych wyżej obszarach już w pierwszym kwartale 2023 roku. Oczywiście ewentualny napływ pracowników z oddalonych od Europy państw azjatyckich nie nastąpi z dnia na dzień. A jego skala będzie niestety mniejsza niż oczekiwania rynku.

Stąd przed branżą stoi poważne wyzwanie jakim jest konieczność bardziej efektywnego wykorzystania ograniczonych zasobów ludzkich.

Wyzwania prawne: LHV, polityka klimatyczna UE, regulacje socjalne

Maciej Wroński
Prezes Transport i Logistyka Polska

W związku z istniejącą luką na rynku pracy kierowców powinniśmy dążyć do likwidacji pustych przejazdów bez ładunku. Szansą mogłoby być wykorzystanie pojazdów LHV oraz tzw. pociągów drogowych. Niestety zarówno Unia Europejska (przyjmując rozwiązania Pakietu mobilności generujące puste przejazdy), jak i polska administracja (blokująca wdrożenie pojazdów LHV oraz ograniczająca dostęp do całej infrastruktury drogowej normatywnie załadowanych pojazdów) wydają się iść w zupełnie odwrotnym kierunku. A szkoda.

Poważnym cieniem na dalszej przyszłości branży transportowej kładzie się niestety polityka klimatyczna Unii Europejskiej. Uzgodniony w ramach unijnego procesu legislacyjnego zakaz produkcji w Europie samochodów osobowych i dostawczych innych niż zeroemisyjne oznacza stopniowe zmniejszanie popytu na usługi transportowe ze strony jednego z najlepszych klientów jakim jest przemysł motoryzacyjny. Z kolei dyskutowany obecnie projekt wdrożenia zakazu produkcji samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych napędzanych silnikami spalinowymi budzi obawy o możliwość wykonywania długodystansowych przewozów drogowych w obecnie istniejącym modelu pracy firm transportowych, a także o koszty i ryzyka związane z wymuszoną transformacją posiadanych przez przewoźników flot.

Wśród wyzwań prawnych, o których należy jeszcze wspomnieć są tzw. regulacje socjalne, które nie zatrzymały się na wdrożonych z początkiem 2022 roku przepisach Pakietu mobilności i zrewidowanej dyrektywy o pracownikach delegowanych. Już niedługo czekają nas zmiany w polskim Kodeksie Pracy wynikające z unijnej dyrektywy w sprawie przewidywalnych i przejrzystych warunków pracy w Unii Europejskiej. Skomplikują one organizację pracy przewozowej i mogą wiązać sią z kolejnym skokowym wzrostem kosztów pracy.

Wciąż nie została też rozstrzygnięta sprawa zmian w unijnych przepisach o koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego. Dla transportu drogowego zagrożeniem są tu m.in. propozycje kryteriów ustalania siedziby firmy dla potrzeb odprowadzania składek na ubezpieczenia społeczne w przypadku przedsiębiorstw wykonujących usługi na terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich UE. W grę wchodzi bowiem ustalenie tej siedziby na podstawie liczby świadczonych w danym państwie usług, obrotu związanego z danym państwem, zwyczajowego charakteru działalności lub czasu pracy pracownika (kierowcy) w danym państwie.

W przypadku przyjęcia wskazanych wyżej przepisów może się okazać, że składki na ubezpieczenie społeczne co najmniej 40% kierowców zatrudnionych w polskich firmach wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe muszą być odprowadzane za granicą. Wiąże się to z przestrzeganiem zasad i kwot w określonych przez przepisy krajowe państwa, w którym trzeba będzie zarejestrować pracowników. Może to przynieść bardzo poważne konsekwencje nie tylko dla pracodawców, ale też i dla ich pracowników.

> *Biorąc pod uwagę wszystkie wskazane wyżej okoliczności najwyższy czas, aby polska administracja rządowa przestała traktować polskich przewoźników wyłącznie jedynie jako płatników podatków, składek i innych danin, którzy corocznie przynoszą budżetowi państwa około 16 miliardów złotych.*

Nie oczekujemy też cudów, wystarczy rozsądne pochylenie się nad **realnymi problemami,** do których należą m.in.:

- Zbyt skomplikowany, generujący koszty i ryzyka system obliczania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne kierowców oraz zaliczek na ich podatek dochodowy.

- Przewlekłe, czasochłonne i często nieuzasadnione procedury związane z uzyskiwaniem WSZYSTKICH dokumentów wymaganych w związku z wykonywaniem przewozów drogowych.

- Nadmierna penalizacja formalnych nieszkodliwych społecznie naruszeń prawa, przy jednoczesnej małej skuteczności organów kontroli wobec czynów stanowiących nieuczciwą konkurencję lub zagrażających bezpieczeństwu ruchu i transportu drogowego.

- Mało efektywny i kosztowny system szkolenia zawodowych kierowców.

- Brak wsparcia przedsiębiorstw inwestujących w wymianę taboru na bardziej nowoczesny i ekologiczny z funduszy przeznaczonych na ten cel (m.in. środki z dawnego funduszu niskoemisyjnego, który powstał z opłat zawartych w cenie paliwa kupowanego przez te przedsiębiorstwa).

- Bariery administracyjne związane z rekrutacją pracowników z zagranicy oraz z uznawaniem ich uprawnień zawodowych.

- Brak formalnego umocowania w obrocie prawnym dokumentów elektronicznych takich jak e-CMR.

- Bariery związane z wprowadzaniem do ruchu drogowego pojazdów wymagających odstępstw od warunków technicznych, przeznaczonych do specjalistycznych przewozów drogowych.

W tych i w wielu innych kwestiach Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska składał, składa i będzie składać konkretne wnioski wraz z propozycjami zmian w odpowiednich aktach prawnych.

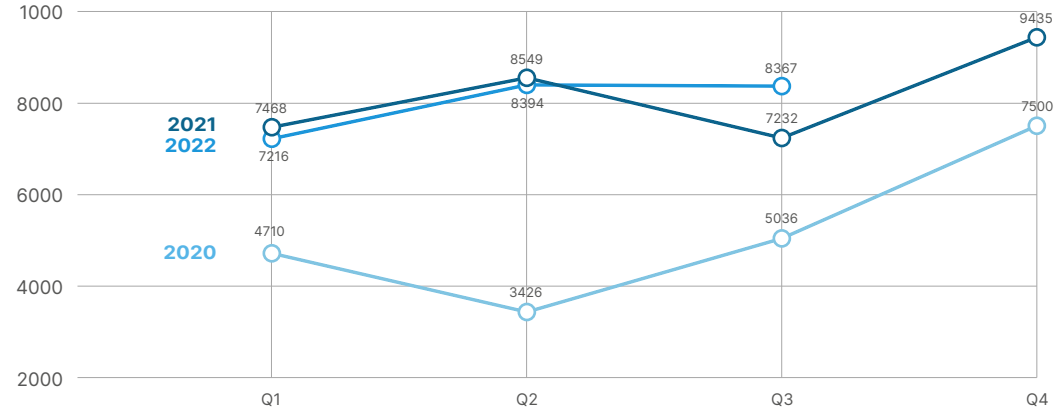
Niestety pomimo wyczuwalnej dobrej woli, naprawa zepsutego przez ostatnie 6 lat prawa trwa z naszego punktu widzenia zbyt długo. Pewne rzeczy mogłyby być załatwione „od ręki", szczególnie że Rząd wielokrotnie udowodnił, że w sprawach dla niego ważnych ustawy rodzą się i są przyjmowane w trakcie kilku dni lub tygodni. Wszystko zależy bowiem od politycznej woli na najwyższych szczytach władzy. A tu niestety nasze problemy są wciąż niedostrzegane lub nie traktuje się ich poważnie.

Ale w tym ostatnim przypadku wszystko zależy od samej branży i jej determinacji. Przyszłość jest bowiem w naszych rękach. Na rynku jest 37 tysięcy przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe. Zatrudniają oni kilkaset tysięcy kierowców, a pośrednio dają pracę dla ponad jednego miliona osób w Polsce. Wystarczy tylko, aby znaczna część tych przedsiębiorców zrozumiała swoją wartość oraz konieczność działania dla wspólnego dobra. Tylko wtedy będziemy mieć wpływ na rządzących podobny do tego jaki mają nasi konkurenci z Niemiec, Francji, Włoch lub z Hiszpanii. I jest to możliwe.

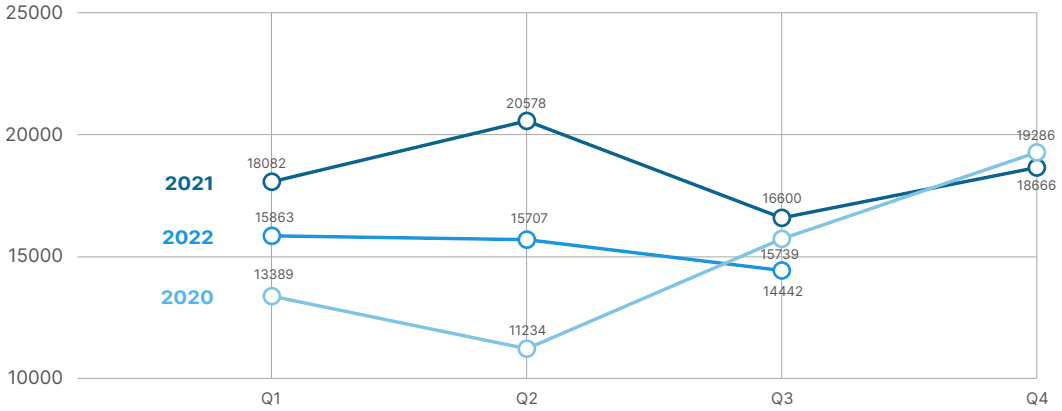
Zakup i rejestracja nowych pojazdów

Jakub Faryś
Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

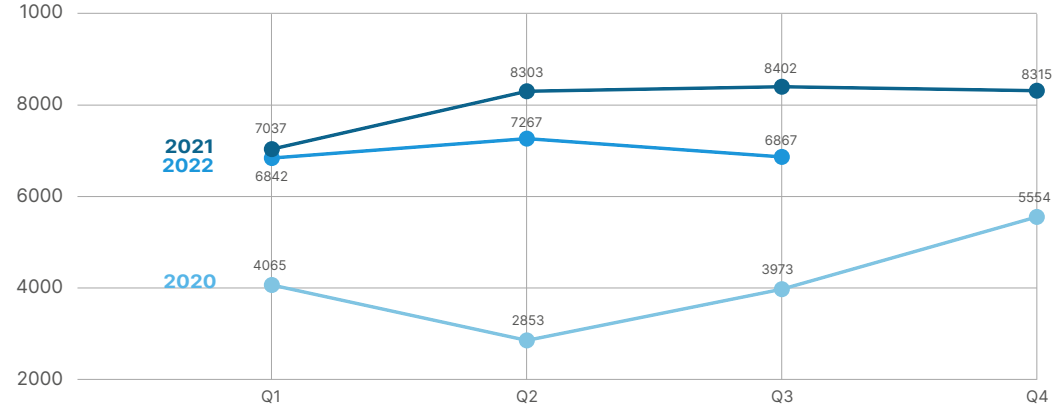
Liczba rejestracji pojazdów powyżej 16 t.



Liczba rejestracji pojazdów do 3,5 t.



Liczba rejestracji naczep



Ostatnie lata w kontekście zakupu pojazdów były naprawdę dobre. Nawet po okresie chwilowej niepewności związanej z COVIDem, nastąpiło szybkie odbicie. Porównując liczbę rejestracji między 2020 a 2021 rokiem, wzrosła ona - w przypadku ciągników o 37%, naczep niemal o 100%, a pojazdów do 3,5 t. o ponad 19%.

Tak dobre wyniki były spowodowane kilkoma rzeczami. Po pierwsze - mimo obostrzeń związanych z pandemią branża transportowa nie została wyłączona z życia, bo to oznaczałoby całkowitą katastrofę gospodarki. Kiedy świat stał, transport jechał, choć w mniejszej ilości niż zazwyczaj. Po drugie wydaje się, że jeszcze niewielu przewoźników myśli o pakiecie klimatycznym UE. W czasie kryzysu ekonomia wygrywa z ideą pojazdów elektrycznych, czy napędu wodorowego. Wciąż więc widoczne są inwestycje w spalinowe silniki diesla. Oczywiście będzie musiało się to zmienić, ale dopiero w perspektywie kilku lat.

Warto też zwrócić uwagę na to, że jakkolwiek wydłużył się czas oczekiwania na pojazdy ciężarowe, jest on krótszy niż w przypadku samochodów osobowych. Producenci dosyć szybko zareagowali na kryzys półprzedowników, dzięki czemu skala potencjalnych problemów wynikających z długiego oczekiwania na pojazdy powyżej 16 t., nie była tak duża jak pierwotnie zakładano. Zjawisko to stało się uciążliwe, ale nie wywołało kryzysu.

Natomiast po wybuchu wojny na Ukrainie możemy zaobserwować niepokojące zjawisko - wyraźny, niemal 17% spadek rejestracji pojazdów do 3,5 t.. To zły sygnał dla całej gospodarki, dla której transport jest swoistym papierkiem lakmusowym. Oznacza on nie tylko mniejsze zapotrzebowanie na produkty w sklepach stacjonarnych, ale też wyhamowanie e-commerce, które w trakcie pandemii bardzo mocno się rozwijało, i które opiera się w głównej mierze na transporcie pojazdami dostawczymi.

Firmy transportowe i kurierskie kalkulują ryzyko. Zauważają, że zmniejsza się ilość towarów do przewiezienia, więc wstrzymują się z zakupem nowych pojazdów, w zamian na przykład przedłużając leasing i czekając na rozwój sytuacji. Z kolei permanentny niedobór mocy przewozowych powoduje, że zapotrzebowanie na pojazdy powyżej 16 t. utrzymuje się na stabilnym poziomie. Nawet jeśli obserwujemy spadek produkcji, nie jest on tak duży, żeby wyrównał poziom popytu na ciężki transport drogowy.

Trudno określić jak wyglądać będzie ilość rejestracji nowych pojazdów w 2023 roku. Wszystko zależy oczywiście od ogólnej sytuacji gospodarczej przekładającej się na kondycję firm transportowych. Jeśli założymy wariant realistyczny z dawką optymizmu, czyli brak dalszej eskalacji wojny na Ukrainie, ciepłą zimę, która zneutralizuje skutki kryzysu energetycznego i wygaszanie inflacji - możemy założyć poprawę w drugiej połowie 2023 roku.

Ellina Lolis
Prezes Zarządu Girteka Poland

Wyzwaniem, które może eskalować w 2023 roku, jest problem z uzyskaniem odpowiedniej dokumentacji dla nowych ciężarówek. W przypadku małych przewoźników, gdy wymiana floty nie jest tak częsta, proces ten nie komplikuje codziennego funkcjonowania. Jednakże gdy mówimy o kilku tysiącach ciężarówek i naczep wymienianych rocznie, generuje to znaczące opóźnienia i utrudnienia w świadczeniu usług logistycznych.

Dziś na licencję czy wypis można czekać nawet miesiąc. Do czasu wydania dokumentacji nowe ciężarówki stoją na parkingach. To spore wyzwanie organizacyjne dla dużych firm, dokonujących wymiany floty co 2-3 lata. Mamy nadzieję, że tę kwestię uda się rozwiązać prawnie w najbliższych miesiącach.

Sytuacja konkretnych sektorów gospodarki

Kamil Sarna
Branch Manager, Gruber Logistics Sp. z o.o.

Sierpień tego roku był zaskakująco dobrym miesiącem pod kątem ilości ładunków dostępnych na rynku. Dobrze prosperowały nawet branże, które zazwyczaj w tym okresie miały przestoje. Ta anomalia skończyła się drastycznym spadkiem zapotrzebowania na transport we wrześniu nawet do 50%! Spadek konsumpcji i wzrost cen energii spowodowały wyhamowanie gospodarki. Konkretne sektory działają jak naczynia połączone. Przykładowo: koszty kredytów i wzrost stóp procentowych odbiły się na branży budowlanej, co z kolei wstrzymało produkcję stali i dachówek. Mniejsza ilość nowych mieszkań do wykończenia, oznacza też mniejsze zapotrzebowanie na płytki, ceramikę, meble i inne przedmioty codziennego użytku. Możemy mówić więc o wielowymiarowym spadku produkcji we wszystkich sektorach towarzyszących branży budowlanej.

Anna Miernikiewicz
Dyrektor Logistyki, VIVE Group

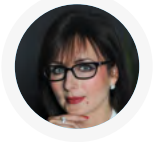
Swój poziom rozwoju na pewno utrzyma e-commerce. Dobrze prosperować powinna też branża odpadów, choćby poprzez widoczne trendy eko i zero waste. Dążenie do „zielonych" rozwiązań daje duże możliwości rozwoju, również w obszarze transportu. Wynika to z faktu, że do obsługi sektora recyklingowego wymagane są odpowiednie pozwolenia, czy przystosowana flota, a to cały czas stanowi niszę na rynku.

Robert Zarzecki
Prezes Citronex Trans Energy

Kluczowe w utrzymaniu produkcji będą ceny energii. Przedsiębiorcy przeżyli chwile grozy, gdy pojawiły się przypuszczenia, że megawatogodzina energii może kosztować nawet 2000 zł. Na szczęście w tym momencie oscylujemy wokół cen na poziomie 1000 zł.

Mimo spadków produkcji w większości gałęzi gospodarki, istnieją sektory, które powinny utrzymać się na dotychczasowym poziomie. Zaliczyć do nich należy FMCG czy branżę farmaceutyczną. Oczywiście możemy być świadkami wahnięć, jednak nie należy się spodziewać drastycznego spadku zapotrzebowania na przewozy w tych obszarach.

Kierunki rozwoju i transport intermodalny



Ellina Lolis
Prezes Zarządu Girteka Poland

Zarówno transport międzynarodowy jak i krajowy stoją dziś przed dużym wyzwaniem – jak kwestie rozwoju zero i niskoemisyjnych transportów zmienią specyfikę zarządzania łańcuchem dostaw. Zrównoważone cele dziś dla wielu firm stają się wyznacznikiem i kierunkiem rozwoju, a zarządzanie łańcuchem dostaw i transport drogowy ma istotny wpływ na ogólny ślad węglowy całej firmy. To może wpływać na reorganizację wielu branż, a przez to zmianę transportów z długich, międzynarodowych, na krótsze krajowe.

Robert Zarzecki
Prezes Citronex Trans Energy

Wydaje się, że dążąc w kierunku zeroemisyjności i większego komfortu pracy kierowców wiele firm będzie inwestowało w magazyny i terminale przeładunkowe. W perspektywie czasu pozwoli to na pokonywanie krótszych dystansów i to głównie na drogach szybkiego ruchu przez samochody ciężarowe, i dalszą, szybką dystrybucję towarów przez pojazdy do 3,5 t.

Kamil Sarna
Branch Manager, Gruber Logistics Sp. z o.o.

Kierunkiem wartym uwagi jest też rozwój transportu intermodalnego, który doskonale funkcjonuje w zachodniej Europie. Najlepszym przykładem są przerzuty towarów między Włochami, a Niemcami, ale osiągnięciami na tym polu mogą pochwalić się również Hiszpanie, Francuzi, Anglicy, czy Szwedzi. Warto pamiętać, że dzisiaj nie mówimy tylko o transporcie kontenerowym, ale również transporcie naczep.

Uzasadnieniem tego typu rozwiązań nie jest kwestia ekonomiczna. Bardziej już względy ekologiczne, ale przede wszystkim brak kierowców. Alternatywne środki transportu pozwalają uzupełnić niedostatki capacity, i stworzyć też odpowiednie, lepsze warunki kierowcom, którzy będą odpowiedzialni za ostatni etap dostaw. Już budowane są terminale przeładunkowe, w których mogą oni wziąć prysznic, przygotować posiłek, i wypocząć niekoniecznie śpiąc w kabinie.

W Polsce temat transportu intermodalnego nadal raczkuje, choć możemy się pochwalić otwarciem dużego terminalu w Warszawie. Istnieją też terminale w Poznaniu czy Swarzędzu. Największym hamulcem rozwoju w tej dziedzinie jest brak odpowiedniej infrastruktury, wystarczającej ilości torów do transportów towarowych spełniających europejskie normy.

Łańcuchy dostaw

Anna Miernikiewicz
Dyrektor Logistyki, VIVE Group

Łańcuchy dostaw się skracają. Tak jak do tej pory mieliśmy do czynienia z produkcją głównie w Chinach, czy na Dalekim Wschodzie, tak przez różnego rodzaju przestoje w branży logistycznej, firmy przenoszą ją m.in. do Europy Wschodniej, w tym do Polski. Dzięki temu zabezpieczają swoją działalność i są bliżej rynków zbytu. Nasz region i cała branża transportowa widzi w tym potencjał i to wykorzystuje.

Równolegle z tą zmianą postępuje wzrost oczekiwań ze strony załadowców w kierunku kompleksowej obsługi przez przewoźników. Coraz częściej wymaga się od nich organizowania 100% wysyłek, a nie tylko tę części, która jest najbardziej popularna, czy też najprostsza do obsłużenia.

> *Im więcej usług możesz zaproponować, tym jest to wygodniejsze dla klienta, przez co szansa na uzyskanie kontraktu jest większa.*

Oczekuje się jak największej kompleksowości przy podpisywaniu kontraktów. Im więcej usług możesz zaproponować, tym jest to wygodniejsze dla klienta, przez co szansa na uzyskanie kontraktu jest większa. Przy tym ważna jest „zwinność" łańcucha dostaw, potrafiąca dopasować się do zmiennych warunków rynkowych oraz do wymagań klienta.

Optymalizacja pracy

Robert Zarzecki
Prezes Citronex Trans Energy

Kiedy rozmawiamy o automatyzacji procesów, możemy odnieść wrażenie, że to pojęcie dla wielu firm wciąż abstrakcyjne. Tymczasem może sprowadzać się choćby do optymalnego planowania tras, ograniczania pustych przebiegów, nawet przepinania naczep we flocie. Potrzebujemy inteligentnych systemów, które będą podpowiadały dystrybutorom konkretne rozwiązania. Dlatego nie warto zamykać się na rozwiązania cyfrowe, bo po prostu ich stosowanie może oznaczać większe oszczędności, nie mówiąc o wpływie na ekologię.

Infrastruktura

Ellina Lolis
Prezes Zarządu Girteka Poland

Problemem, który wydaje się być na razie w cieniu wcześniejszych, jest brak odpowiedniej infrastruktury dla kierowców. I mówię tutaj nie tylko o infrastrukturze na drogach, czyli bezpiecznych i odpowiednio wyposażonych miejscach parkingowych, ale również o infrastrukturze w miejscach załadunku lub rozładunku. Przyjęte w lipcu tego roku nowe standardy dla parkingów na poziomie Unii Europejskiej to krok w stronę poprawy warunków dla odpoczynku kierowców, jak również bezpieczeństwa ich i ładunków. Jednak dzisiejsza sieć bezpiecznych i dostosowanych do transportu drogowego parkingów jest niewystarczająca, a problem związany z bezpieczeństwem jest kolejną przeszkodą w poprawie atrakcyjności zawodu kierowcy.

3

Sytuacja gospodarki i transportu w wybranych państwach europejskich

Wprowadzenie

Antoine Bertrandy,
CEO CargoON

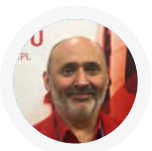
Liderzy i menedżerowie firm produkcyjnych i handlowych z całej Europy, mają podobną wizję 2023 roku - niepewność i zmiana są nową rzeczywistością, do której musimy się przyzwyczaić, i która pozostanie z nami jeszcze przez jakiś czas.

Określanie poziomu podaży i popytu to dziś ogromne wyzwanie dla planistów biznesowych. Z jednej strony rosnąca inflacja wpływa na decyzje zakupowe konsumentów. Z drugiej - niedobory komponentów i surowców czy trudności z zatrudnieniem zaburzają zdolności produkcyjne firm.

> *Zmienia się też polityka i sposób zaopatrzenia, przekształcając się z globalnego na lokalny i bardziej zróżnicowany. W związku z tym europejska mapa przepływów transportowych będzie w najbliższych miesiącach drastycznie ewoluować, tworząc nowe możliwości biznesowe dla transportu drogowego w skali paneuropejskiej.*

Ponura perspektywa gospodarcza zmienia priorytety w kierunku cyfryzacji i automatyzacji. Pandemia przyspieszyła digitalizację ekosystemu transportowego. Proces ten jest obecnie postrzegany jako warunek konkurencyjności i odporności łańcucha dostaw, nie tylko dla branż produkcyjnych, ale całego środowiska, w tym przewoźników i spedytorów. Możliwość szybkiego udostępniania i przekazywania informacji w dowolnym czasie z każdego miejsca, sprawia, że każdy uczestnik rynku transportowego jest bardziej niezawodny, produktywny i proaktywny.

Polska (przewozy krajowe)



Leszek Luda,
Prezes Polskiej Unii Transportu

Transport jest barometrem, który odczuwa wszystkie zmiany rynkowe. Wzrost cen energii i wyraźny spadek konsumpcji spowodował wyhamowanie produkcji. Kryzys jednej gałęzi gospodarki wpływa na kolejne. W konsekwencji obserwujemy wyraźny spadek zapotrzebowania na transport krajowy.

Inwestycje deweloperskie, które wiązały się z przewozem dużych wolumenów materiałów budowlanych wyraźnie zahamowały. To oznacza również spadek produkcji mebli, kafelków, ceramiki, czy stali.

Przestój w branży automotive widać na przykładzie zakładu w Starachowicach, który zapowiedział zwolnienie prawie 860 osób. To pokłosie trudnej sytuacji gospodarczej oraz pandemii, w trakcie której spadło zużycie autobusów, co przełożyło się na mniejsze zainteresowanie nowymi. Nie wiadomo, jak dalej będzie kształtowała się produkcja i dystrybucja pojazdów ciężarowych, ze względu na znaczący wzrost ich kosztów.

W innych branżach wyzwania są podobne. Ceny paliwa, ogrzewania i podstawowych produktów, jak masło czy chleb zmuszają do oszczędności. Na domiar złego wiele zakładów pracy zapowiedziało redukcję etatów. Niepewność społeczna, brak inwestycji, ograniczanie wydatków - to wszystko ostatecznie przekłada się na transport.

Dobitnie świadczy o tym najgorszy od trzydziestu lat ostatni kwartał roku w przewozach krajowych. Nie ma miejsca charakterystyczne, sezonowe-jesienne obłożenie transportowe. Firmy transportowe muszą szukać ładunków. Nie odczuwa się wysokiego deficytu kierowców - mniej przewozów to mniejsze zapotrzebowanie na pojazdy, a tym samym na osoby, które

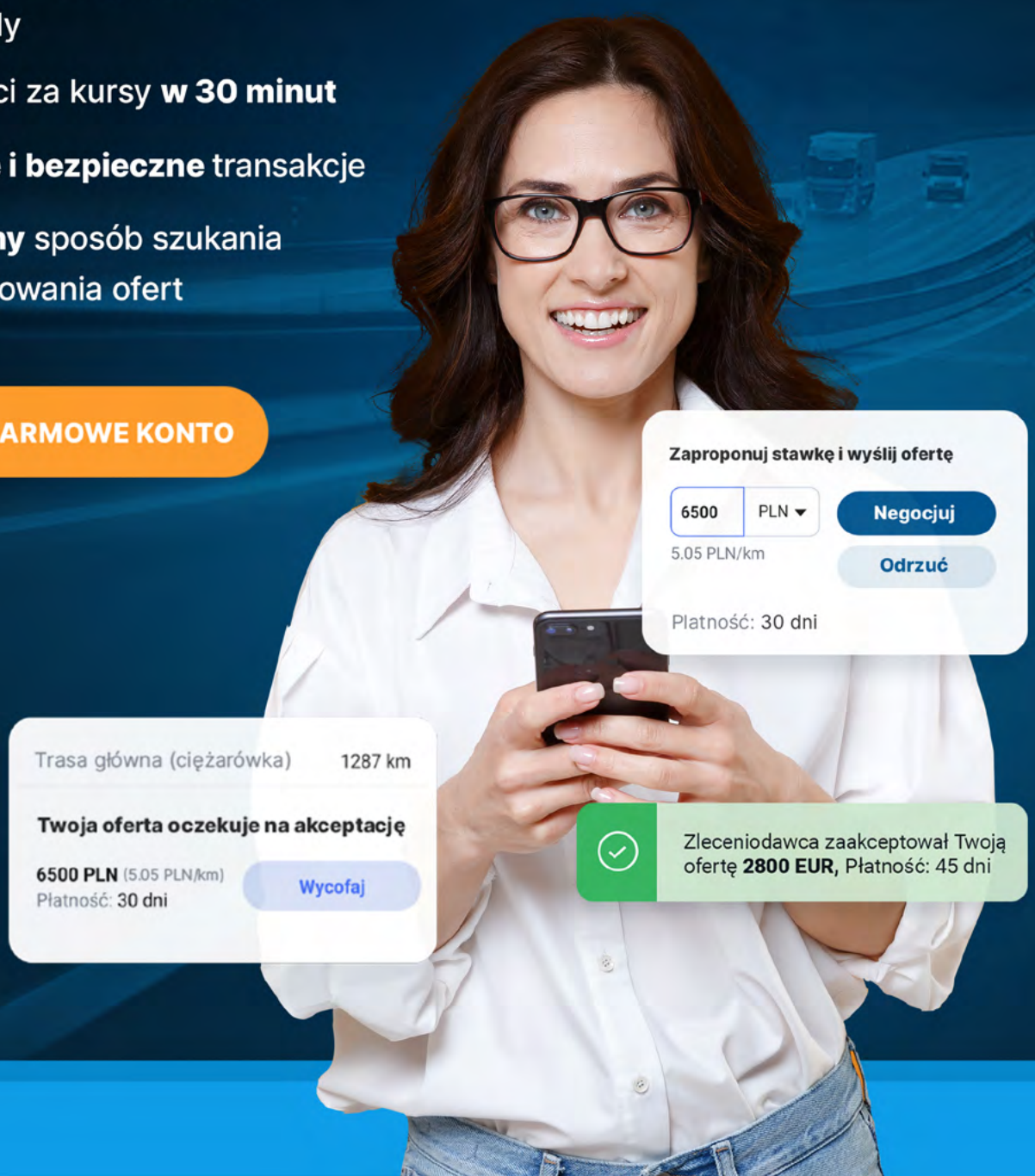
TRANS.EU
ROAD TRANSPORT PLATFORM

Zarabiaj z największą giełdą ładunków!

Nie zwlekaj i **załóż darmowe konto** na Trans.eu! Znajdziesz tutaj:

- **ładunki na polskich i zagranicznych** kierunkach
- wygodny **dostęp mobilny** do giełdy
- płatności za kursy **w 30 minut**
- **szybkie i bezpieczne** transakcje
- **wygodny** sposób szukania i negocjowania ofert

ZAŁÓŻ DARMOWE KONTO

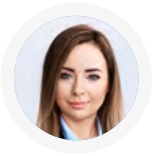


je prowadzą. W związku z tym wszystkim cena frachtów nie jest zadowalająca, mimo że koszty paliwa wciąż rosną.

> *Czego możemy spodziewać się w następnych miesiącach? Styczeń, luty i marzec będzie dla wielu firm kwartałem prawdy. Najbardziej zagrożone są małe i średnie firmy. Wiele zależy od tego w jaki sposób dysponują środkami trwałymi. Jeżeli są zobligowane do spłaty leasingu, a nie będą miały zleceń, może to dla nich oznaczać spore kłopoty. Poradzić sobie powinny natomiast duże firmy, które dodatkowo prowadzą działalność logistyczną oraz mikroprzedsiębiorstwa, szczególnie mające spłacony zestaw. W przypadku tych drugich - jeśli właściciel jest również kierowcą, może elastycznie podchodzić do zleceń i poczynić znaczne oszczędności na paliwie. To daje większe możliwości dostosowania się do rzeczywistości rynkowej w najtrudniejszym momencie.*

Charakterystyka rynku krajowego opiera się na relacjach i to w nich należy szukać największych nadziei. Wielu przewoźników ma bezpośrednie kontakty z załadowcami, z którymi współpracują od lat i przeszli niejeden kryzys. Obecna sytuacja raczej nie spowoduje wzrostu znaczenia spedycji w przypadku ładunków krajowych, oczywiście z wyłączeniem tych obsługujących duże firmy produkcyjne. Możemy natomiast spodziewać się większego zapotrzebowania na oferty spotowe, które pozwolą dywersyfikować źródła frachtów i uzupełniać braki stałych zleceń.

Niemcy



Aleksandra Marszałek,
CEO Western Europe, Trans.eu

Niemiecka gospodarka stoi obecnie przed kilkoma wyzwaniami. Ceny energii i paliw są teraz znacznie wyższe w porównaniu z początkiem 2022 roku. W rezultacie stopa inflacji wzrosła z 5,1 % w lutym do 10 % we wrześniu, co jest najwyższym wskaźnikiem w Niemczech od 1951 roku.

Międzynarodowy Fundusz Walutowy opublikował właśnie nową prognozę na rok 2023, która przewiduje recesję w Unii Europejskiej, zwłaszcza w Niemczech. Minister gospodarki Robert Habeck przewiduje spadek wyników gospodarczych o 0,4 %, ale jednocześnie zapowiada, że gospodarka ożywi się w ciągu 2023 roku, więc wzrost gospodarczy prawdopodobnie powróci do poziomu +2,4 % w 2024 roku.

> *W najbliższych miesiącach należy się więc spodziewać spadku zapotrzebowania na zdolności transportowe, co przełoży się na funkcjonowanie branży w całej Europie. W tej sytuacji kluczowe pozostaje wykorzystanie rozwiązań cyfrowych w celu uwolnienia dalszego potencjału optymalizacji; bardziej wydajnych przepływów pracy oraz poprawy relacji i współpracy z dotychczasowymi partnerami transportowymi.*

Bałkany

Gabriel Sirbu,
CEO South, East & Iberia Trans.eu

Minęło już kilka miesięcy odkąd wschodnioeuropejski sektor transportowy zaczął borykać się z nieprzewidywalnymi wyzwaniami spowodowanymi przez mieszankę czynników. Z jednej strony łańcuchy dostaw stanęły w obliczu historycznych zakłóceń, generujących poważne blokady w produkcji i duże wahania popytu. Z drugiej - wzrost cen paliw, pakiet mobilności, inflacja i kryzys kapitału ludzkiego zachwiały podstawami finansowymi wielu firm transportowych.

Równolegle możemy obserwować spadek produkcji, szczególnie w branżach, w których wykorzystywane są surowce pochodzące lub przewożone przez kraje zaangażowane w wojnę. Wyraźne problemy zauważalne są w przemyśle motoryzacyjnym i elektronicznym, przez zachwianie i reorientację łańcuchów dostaw z Azji.

W reakcji na obecną sytuację, na wysokim szczeblu możemy zaobserwować przyspieszenie rządowego nacisku na wdrażanie technologii zarówno przez sektor publiczny, jak i prywatny, co stanowi potencjalne rozwiązanie dla gospodarek regionu. Powodzenie transformacji cyfrowej stoi jednak nie tylko po stronie technologii, ale jest również związane z rozwojem kultury organizacyjnej.

> *Kolejne dwa kwartały mogą dla rynku transportowego i całej gospodarki regionu być bolesną weryfikacją tradycyjnych modeli biznesowych. Codzienność sformułowana akronimem BANI (z ang. krucha, niespokojna, nieliniowa, niezrozumiała) stała się nową rzeczywistością, w której trzeba nauczyć się funkcjonować, a nie jest to możliwe bez inwestycji w technologie. Mają one zapewnić znaczącą przewagę konkurencyjną poprzez stosowanie algorytmów dopasowania w czasie rzeczywistym, ułatwieniu komunikacji pomiędzy kontrahentami oraz pomóc w redukcji pustych przebiegów.*

Ukraina

Marek Szymański,
Dziennnikarz w Trans.eu i CargoON, ekspert rynków logistycznych

Łańcuchy dostaw w kierunku wschodniej Europy, a dalej do Azji uległy w wyniku wojny w Ukrainie gruntownemu przeobrażeniu. Przede wszystkim sama Ukraina przeorientowała kierunek dostaw w 90 procentach na rynki europejskie. Oczywiście obecnie docierają one przede wszystkim w drugą stronę, bo potrzeby Ukrainy są w obliczu wojny ogromne. Wojna się jednak kiedyś skończy, a już teraz widać wyraźnie, że silne europejskie gospodarki chcą jak najszybciej stworzyć nowe szlaki logistyczne, aby dostarczać do Ukrainy produkty. I nie chodzi tylko o usprawnienie dostaw pomocy humanitarnej, ale także przygotowanie szlaków komunikacyjnych do zwiększonej wymiany handlowej z Ukrainą. (I być może dalej na wschód z Kazachstanem i Chinami).

Dziś żyjemy w czasach, w których wszystko się może zdarzyć. Wojna w Ukrainie, nowe źródła surowców i zakończenie współpracy z Rosją są z pewnością zapowiedzią poważnych zmian na gospodarczej mapie świata. Na naszych oczach wytyczane są nowe szlaki logistyczne. Hiszpański rząd zapowiedział np. przygotowanie terminalu w Barcelonie do zwiększonych dostaw ukraińskiego zboża, a port w Świnoujściu przygotowuje się do stałych, zwiększonych dostaw ukraińskiej rudy żelaza. Polskie porty, a szczególnie te w Gdańsku i Gdyni, mają szansę stać częścią paneuropejskich łańcuchów dostaw do Ukrainy i z powrotem.

Renesans przeżywa polska kolej. Trudno obecnie wyobrazić sobie transport towarów masowych z Ukrainy bez przywróconej do życia Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) biegnącej z Zagłębia Donieckiego do polskiego Sławkowa, a potem dalej do południowej i zachodniej Europy.

> *Problemem w łańcuchach dostaw do Ukrainy i z powrotem jest oczywiście przepustowość przejść granicznych. Obecnie wynosi on 300-400 ciężarówek na dobę na każdym przejściu (w Hrebennem i Dorohusku nieco więcej). Z wyjątkiem chwilowych pików nie czeka się już na odprawę dłużej niż dobę. Po ostatnim, wrześniowym strajku przewoźników w Dorohusku, wojewodzie lubelskiemu udało się zażegnać dalszą blokadę przejścia. W porozumieniu ze stroną ukraińską zdecydował on o otwarciu przejścia w Zosinie dla pustych ciężarówek wracających z Ukrainy. Znacznie poprawiło to sytuację na granicy.*

Problemem pozostaje przepustowość przejść kolejowych, ale to większe infrastrukturalne wyzwanie do realizacji przez wiele lat. Władze ukraińskie już teraz zastanawiają się np. nad rozpoczęciem przebudowy szlaków kolejowych, tak aby szerokość torowiska była dostosowana do norm europejskich. Brakuje także kontenerów oraz wagonów towarowych, część produktów musi przejść poza tym odprawę fitosanitarną, co znacznie zmniejsza przepustowość przejść granicznych. Składy czekają na odprawę nawet ponad tydzień.

> *Po decyzji Rosji o zakazie wjazdu ciężarówek z Unii Europejskiej (z wieloma wyjątkami, dotyczącymi np. artykułów mięsnych), ruch odbywa się do granicy z Białorusią, gdzie towar przejmują przewoźnicy białoruscy, rosyjscy albo z Kazachstanu. Sytuację wykorzystują przewoźnicy tureccy, których nie obejmuje przecież żadne zakazy (ani unijne, ani rosyjskie), i to oni dynamicznie przejmują szlaki logistyczne z Europy Zachodniej do Rosji i dalej Chin. W powstałą lukę wchodzą także coraz częściej przewoźnicy z Kazachstanu.*

Wielkim wyzwaniem dla Ukrainy i łańcuchów dostaw jest brak magazynów, szczególnie tych z kontrolowaną temperaturą. We wschodniej Polsce jest ich niewiele, w zachodniej Ukrainie także. Dodatkowo we Lwowie pojawiły się problemy z dostawami prądu, co spowodowało chwilowy (miejmy nadzieję) paraliż dostaw i magazynów.

Francja

Yvan Keller,
Manager in BP2R

Sytuacja gospodarcza we Francji jest trudna mimo, że poziom inflacji jest niższy niż w pozostałych państwach europejskich. Od początku roku firmy zajmujące się transportem drogowym doświadczają podobnych fluktuacji rynkowych, jak na innych rynkach UE. I kwartał 2022 roku był świetny, i stanowił kontynuację wzrostu z 2021 roku. Każdy kolejny był jednak coraz gorszy. Oczywiście przewoźnicy są chronieni przed rosnącymi cenami ropy, dzięki obowiązkowym mechanizmom indeksacji i pomocy finansowanej przez rząd. I choć to przyzwoity rok z perspektywy marży, nadal mnożą się problemy wzrostu pozostałych kosztów, na przykład wynagrodzeń czy utrzymania floty.

Wskaźniki ekonomiczne na najbliższe miesiące nie są obiecujące. Przewidywany jest znikomy wzrost w sektorze usług, ale nie produkcji. Gospodarka towarowa jest zależna od wskaźników popytu przemysłowego i konsumenckiego, a one się zmniejszają. Spadające zapotrzebowanie na transport może jednak wyrównać dotychczaso-

we dysproporcje pomiędzy zapotrzebowaniem na capacity a możliwościami przewoźników.

> *Jak w prawie każdym kraju w Europie, Francja cierpi z powodu starzejącej się populacji kierowców i małego zainteresowania tym zawodem wśród młodych osób. Można też zauważyć rosnące niedobory ciężarówek. Pakiet Mobilności wpłynął dodatkowo na zmniejszenie zdolności przewozowych na rynku krajowym i na krótkich dystansach międzynarodowych. Biorąc pod uwagę te wszystkie czynniki, można więc spodziewać się spowolnienia popytu w kolejnych miesiącach, ale ostatecznie nie jest pewne, czy aż tak bardzo dotknie ono firmy transportowe. Tym bardziej, że od drugiego półrocza 2023 sytuacja powinna się stabilizować.*

Transport towarowy jest teraz kategorią strategiczną, w której za chwilę pojawią się ogromne inwestycje w zakresie dekarbonizacji i transformacji cyfrowej. Jest też zasobem deficytowym i to z powodów strukturalnych. Dlatego spedytorzy nie powinni spodziewać się w najbliższym czasie powrotu do sytuacji, w której fracht był tani i dostępny.

Włochy

Nicolò Calabrese,
Country Manager Italy, Trans.eu

Od czasu bolesnego kryzysu wywołanego COVIDem, włoska gospodarka odczuwa spore wahania. Po najsilniejszym uderzeniu w roku 2020, w kolejnych dwóch latach PKB rosło i szacuje się, że ta tendencja utrzyma się również w 2023 roku, choć w mniejszym stopniu (+1,9% w porównaniu z 2,8% w 2022 roku).

Nie oznacza to jednak, że gospodarka na półwyspie apenińskim nie ulega tendencjom cha-

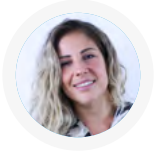
rakterystycznym dla pozostałych państw UE. Jakkolwiek jeszcze utrzymuje się wskaźnik konsumpcji, widać już powolne hamowanie produkcji przemysłowej (we wrześniu o 1,8% w stosunku do sierpnia). Największe spadki odnotowano w działalności górniczej (-10,1%), w produkcji wyrobów chemicznych (-9,4%) oraz w metalurgii i obróbce metali (-6,6%). Istnieją jednak sektory, w których obserwować możemy pozytywne tendencje. Przede wszystkim w branży farmaceutycznej (+13,9%), motoryzacyjnej (+10,8%) oraz elektronicznej (+7,9%).

Prognozy na 2023 zakładają wzrost popytu krajowego (o 1,9%) kosztem popytu zagranicznego (-0,4%). Przez pierwsze dwa kwartały prawdopodobnie mierzyć się będziemy z mniejszą intensywnością inwestycji, dalszym wzrostem cen i stóp procentowych. Jednak już w drugiej połowie 2023, sytuacja na rynku energetycznym powinna się ustabilizować, co przełoży się na obniżenie kosztów produkcji i pozwoli na odbicie gospodarcze.

Te wszystkie wskaźniki mają oczywiście wpływ na sektor transportu i logistyki, który w trakcie pandemii wykazał swoją kluczową rolę w funkcjonowaniu krajowej gospodarki i pozwolił Włochom przetrwać najgorsze momenty. A trzeba pamiętać, że od końca 2020 r. transport drogowy notował wzrosty. Po usunięciu ograniczeń związanych z COVIDem, do poziomu sprzed kryzysu wrócił również ruch pasażerski.

> *Choć kolejne miesiące są trudne do przewidzenia, można zaryzykować tezę, że te sektory gospodarki, które będą notować wzrosty mogą przejąć część zapotrzebowania na transport. Nie można określić konkretnego stopnia dywersyfikacji i ostatecznego poziomu funkcjonowania całej branży. Niemniej, według szacunków Confcommercio (Włoskiej Generalnej Konfederacji Przedsiębiorstw, Działalności Zawodowej i Samozatrudnienia), ruch towarowy w najbliższych miesiącach, w zależności od sytuacji, powinien być na poziomie niższym o ok. -0,6% do -3%.*

Hiszpania



Verónica Rodríguez Muñoz,
Marketing & Communication Expert Trans.eu

W trzecim kwartale roku sytuacja gospodarcza w Hiszpanii uległa osłabieniu ze względu na fakt, że konsumpcja krajowa nie zanotowała postępu, a działalność turystyczna, która wykazywała oznaki ożywienia, zrobiła to poniżej poziomu drugiego kwartału. W ramach sektora przemysłowego, obszary takie jak metalurgia i chemia, silnie dotknięte wzrostem cen energii i surowców, odnotowały spadki poziomu aktywności. W pozostałych obszarach gospodarki tendencja była stabilna lub rosnąca, przy czym wyróżnia się wzrost aktywności w branży motoryzacyjnej w sierpniu.

Jak wskazuje The economic forecasts for Spain 2022-2023* indeksy PMI, zarówno dla przemysłu, jak i usług, przesunęły się w dół, spadając we wrześniu poniżej poziomu 50, co wskazuje na spadek aktywności. Ze wspomnianego opracowania wynika też, że w 2023 roku nadal będziemy świadkami pogłębiania się spowolnienia gospodarczego. Głównym czynnikiem jest utrata siły nabywczej gospodarstw domowych w wyniku inflacji, a jej większy wpływ na konsumpcję prywatną będzie dotyczył stopy oszczędności gospodarstw domowych, która spadła już do poziomu zbliżonego do średniej z ostatnich lat, co oznacza, że wiele rodzin nie ma już poduszki płynnościowej, która mogłaby zrekompensować utratę siły nabywczej ich dochodów.

Cały ten kontekst makro i mikroekonomiczny wpływa bezpośrednio na jeden z filarów hiszpańskiej gospodarki: logistykę i transport, które stanowią 10% PKB kraju.

José María Quijano,
sekretarz generalny Hiszpańskiej Konfederacji Transportu Towarowego (CETM)

> *Sytuacja ekonomiczna i związane z nią wysokie ceny paliw, które przekraczają 2 EUR/litr oleju napędowego, komplikują stan hiszpańskiego transportu. Oprócz ceny gazu, która jest niebotycznie wysoka i niekontrolowanej inflacji, która bezpośrednio wpływa na wzrost innych kosztów operacyjnych, mamy do czynienia z nowymi działaniami banków centralnych. To z kolei oznacza wzrost kosztów finansowania firm, podwyżki stóp procentowych, a także prawdopodobną podwyżkę podatków paliwowych i wprowadzenia pay-as-you-go za korzystanie z dróg.*

Taka sytuacja gospodarcza ma miejsce w czasie, gdy łańcuchy dostaw przechodzą prawdzi-

wą rewolucję. Pandemia wysunęła je na pierwszy plan, nadając im rangę, którą wcześniej się nie cieszyły. Zanim to się stało, sektor już przechodził transformację, ale nigdy wcześniej nie było tylu niewiadomych na stole.

Słowem, które najlepiej podsumowuje obecną sytuację jest niepewność. Nowa rzeczywistość przyniosła nam nie tylko skomplikowaną sytuację gospodarczą i geopolityczną, która doprowadziła do wzrostu kosztów surowców i energii. Ma ona również wpływ na priorytety producentów, dystrybutorów, operatorów logistycznych i przewoźników. Doprowadziło to do napięć między wszystkimi podmiotami oraz do utraty zaufania między załadowcami a przewoźnikami.

Ramóna Valdivia,
dyrektor generalny ASTIC, Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Drogowego, przedstawiciel IRU w Hiszpanii

> *Nasze firmy transportowe przechodzą obecnie jeden z najbardziej burzliwych okresów, jaki pamiętamy. Poza niepewnością właściwą dla globalnej makroekonomii, taką jak rosnące koszty energii i ogólnie inflacja, pewne procesy, które już wcześniej wyznaczały trendy, ulegają przyspieszeniu: digitalizacja, transformacja energetyczna oraz ilościowy i jakościowy niedobór personelu na wszystkich szczeblach.*

Warto zwrócić też uwagę, że w Hiszpanii obecnie panuje boom zmian legislacyjnych, które rozpoczęły się jakiś czas temu wraz z utworzeniem Ministerstwa Transportu w rządzie. Zostały one przyspieszone ze względu na presję strajków przewoźników z początku roku i ryzyko ich powtórki obecnie. Po ostatnich napięciach w sektorze, spowodowanych wzrostem cen oleju napędowego i starymi, historycznymi nieporozumieniami, zostały wprowadzone nowe prawa. Jednym z nich jest ustawa o łańcuchu transportowym (dekret królewski nr 14/2022) regulująca wypełnianie umów transportowych.

Ponadto w ostatnim czasie uchwalono inne ustawy, które zabraniają załadunku i rozładunku ciężarówek przez kierowcę lub płacenia za postój ciężarówek, gdy czas oczekiwania w dokach przekracza godzinę (wcześniej margines wynosił 2 godziny). Wszystko to dzieje się na tle niedoboru podaży w stosunku do popytu na transport i logistykę.

Ramóna Valdivia,
dyrektor generalny ASTIC, Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Drogowego, przedstawiciel IRU w Hiszpanii

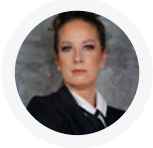
> *Im mniejsza aktywność przemysłowa i wielkość handlu, tym mniejsze zapotrzebowanie na transport. Jeżeli popyt prywatnych gospodarstw domowych, podobnie jak produkcja przemysłowa i zdolność do finansowania nowych projektów, doznają znacznych spadków, to w gospodarce takiej jak hiszpańska, w której ponad połowa PKB związana jest z sektorem publicznym, nie można oczekiwać, że popyt w tym sektorze może wzrosnąć na tyle, by zrekompensować przewidywane spadki. A zatem wkrótce możemy powrócić do historycznie bardziej powszechnej, a dziś trudnej do wyobrażenia sytuacji nadmiaru podaży samochodów ciężarowych, co stanowiłoby pożywkę dla konfliktów i przestojów w części sektora.*

José María Quijano,
sekretarz generalny Hiszpańskiej Konfederacji Transportu Towarowego (CETM)

Reperkusje dla transportu będą natychmiastowe. Nierównowaga podaży i popytu niesie za sobą ryzyko nie tylko możliwych konfliktów wewnątrz sektora, ale też zniknięcia firm, które mogą nie poradzić sobie ze wzrostem kosztów.
Możemy mieć tylko nadzieję, że ten scenariusz będzie odwracalny w krótkiej perspektywie czasu, i że nastąpi szybka stabilizacja gospodarcza, która pozwoli na pogodzenie różnych podmiotów w łańcuchu dostaw.

*https://www.funcas.es/textointegro/previsiones-economicas-para-espana-2022-2023-1022/

Wielka Brytania



Joanna Porath,
Prezeska zarządu
AC Porath Sp. z o.o.

Na poziomie parlamentarnym w Wielkiej Brytanii szeroko komentowany jest pakiet klimatyczny „Fit for 55" (szczególnie w kontekście realności jego całkowitego zaimplementowania). Tymczasem środowisko związane z branżą logistyczną skupia się na bardziej bieżących wyzwaniach, szczególnie tendencjach spadkowych w transporcie międzynarodowym. Wpływ na to ma wiele czynników. Z jednej strony - przewoźnicy zmagają się ze wzrostem kosztów paliwa i brakiem kierowców. Z drugiej - wpływ na sytuację mają uwarunkowania rynkowe. Nadchodzący kryzys powoduje, że firmy tną koszty. Konsumenci natomiast pochłaniają swoje oszczędności lub redukują miesięczne wydatki, ograniczając zakup dóbr luksusowych, których wzrost popytu widoczny był w okresie lockdown'ów.

Nie bez znaczenia są też zmiany celne będące konsekwencją Brexitu. Z końcem września zmienił się system, w którym składa się deklaracje celne w Wielkiej Brytanii. CDS (Customs Declaration Service) to nowy system celny HMRC (odpowiednik Urzędu Skarbowego w Wielkiej Brytanii), który zastąpił 30-letni, papierowy system celny CHIEF. Jest on dużo nowocześniejszy, bardziej zaawansowany i daje szereg możliwości niedostępnych wcześniej. Póki co jego wypełnienie jest bardzo czasochłonne, zmieniły się też niektóre kody. Przewoźnicy i agencje celne muszą się go nauczyć, aby formalności przebiegały sprawnie. Wymusza to stworzenie nowych procedur działania.

Planowane jest także wdrożenie nowego systemu tranzytowego (NCTS5), zgodnie z którym dla przewoźnika nie będzie wymagana wydrukowana wersja dokumentu TAD. To duży krok do przodu - także w pracach nad wdrożeniem elektronicznego listu eCMR w przewozach do, i z krajów trzecich. W praktyce oznacza to, że tranzytowy dokument towarzyszący wystarczy przedstawić w formie elektronicznej - na smartfonie czy tablecie, i teoretycznie nie musi być już drukowany.

Transport do Wielkiej Brytanii odbywa się w tranzycie celnym. Kierowcy jadący z Wysp muszą mieć zgłoszenie T1 lub T2 (w zależności od pochodzenia towaru). Kierowcy jadący do Wielkiej Brytanii mogą mieć zgłoszenie T2, ale nie jest obowiązkowe. Wymóg jego posiadania jest tylko wtedy, gdy jadą do Irlandii przez terytorium Wielkiej Brytanii.

Ekstremalny wzrost kosztów operacyjnych, tąpnięcie i obniżenie stawek frachtu morskiego, stagflacja - to wszystko powoduje, że kolejne dwa kwartały mogą być dla Zjednoczonego Królestwa sporym wyzwaniem i wiązać się z falą zwolnień.

Specyfika Wielkiej Brytanii mierzącej się z konsekwencjami Brexitu, pozwala jednak z nadzieją patrzeć na drugą część 2023 roku. Widoczne jest zapotrzebowanie na importowane towary, co wiąże się z niedostatkiem produkcji własnej. Duża liczba imigrantów i osób niepracujących powiększa lukę, którą trzeba na rynku zapełnić. Założenie i prowadzenie firmy w UK jest stosunkowo łatwe, nie wymaga wielu formalności i wiąże się z licznymi ułatwieniami. To wszystko sprawia, że rynek brytyjski jest nadal atrakcyjny dla firm zagranicznych. To wszystko przełoży się na wzrost zapotrzebowania na transport drogowy.

Kraje Bałtyckie

Inesa Krupicovic,
Baltic Branch Leader,
Trans.eu Global

Evelina Dimitrova,
Marketing and Communication Specialist, Trans.eu

Rynek międzynarodowych przewozów drogowych na Litwie, który w ciągu ostatnich kilku lat systematycznie rósł, doświadczył pierwszego znaczącego kryzysu. W drugim kwartale 2022 roku poziom przewozów towarowych wszystkimi rodzajami transportu był o 7,1% niższy niż w pierwszym. Wyniósł 35,6 mln ton ładunków w stosunku do 38,3 mln ton ładunków z pierwszych trzech miesięcy roku.

Dużym problemem rynku transportowego jest znaczący wzrost cen. Inflacja, która wynosiła 5,6% na początku stycznia 2022 roku, we wrześniu utrzymywała się na poziomie 22,5%. To najwyższy wskaźnik od 26 lat. Ponadto permanentny niedobór kierowców na Litwie pogłębił się po wejściu w życie wymogów Pakietu Mobilności oraz ograniczonych możliwości rekrutacji pracowników z Białorusi i Ukrainy.

Nie bez znaczenia dla branży jest decyzja rządu rosyjskiego o zakazie wjazdu samochodów ciężarowych zarejestrowanych w krajach Unii Europejskiej (UE), obowiązująca od 10 października. W krótkiej perspektywie stanowi spore wyzwanie dla małych i średnich przedsiębiorstw, które nie zdążyły przeorientować kierunku świadczonych usług. Problem ten dotyczy około 400 - 700 przedsiębiorstw, które zajmowały się transportem do Rosji oraz na rynki Azji Środkowej i Centralnej. Są one obecnie w bardzo trudnej sytuacji, która wiele z nich doprowadza do zamykania działalności.

Jeśli sytuacja gospodarcza pozostanie na podobnym poziomie i nie ulegnie dalszemu pogorszeniu możemy spodziewać się dalszych problemów z utrzymaniem rentowności małych i średnich firm przewozowych. Z dnia na dzień nie zniknie też wyzwanie przed jakim stoją przedsiębiorstwa świadczące do tej pory usługi w kierunkach wschodnich. Wyższe koszty paliwa w państwach zachodnich, pozyskanie nowych zleceniodawców i potrzeba dostosowania pojazdów ciężarowych do standardów UE, przy obecnych kosztach mogą okazać się zbyt trudnym zadaniem dla wielu firm.

4 Gdzie szukać rozwiązań?

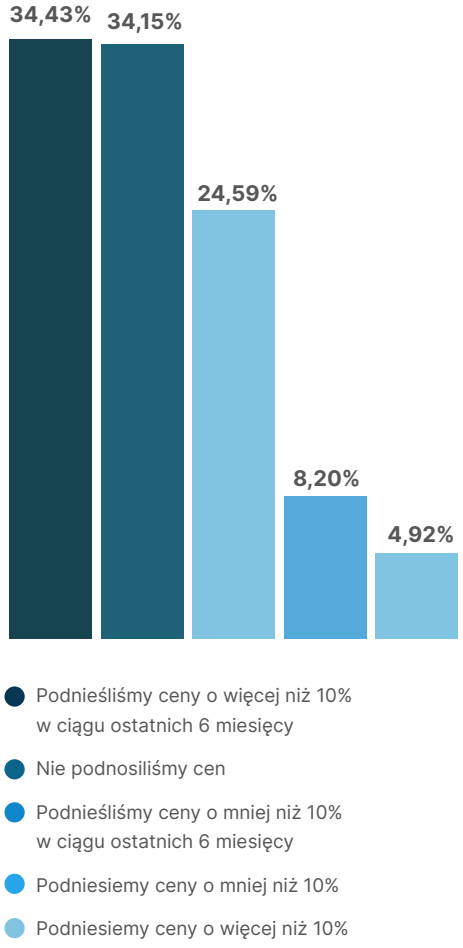
Wprowadzenie

Wyniki badań

Kondycja firm transportowych w czasie kryzysu.
W reakcji na wzrost kosztów paliwa i energii, 73,7% firm transportowych planuje podnieść lub już podniosło ceny za swoje usługi - tak wynika z badań przeprowadzonych na potrzeby niniejszego raportu przez Trans.eu. Czego jeszcze dowiedzieliśmy się o kondycji i nastrojach panujących wśród przewoźników?

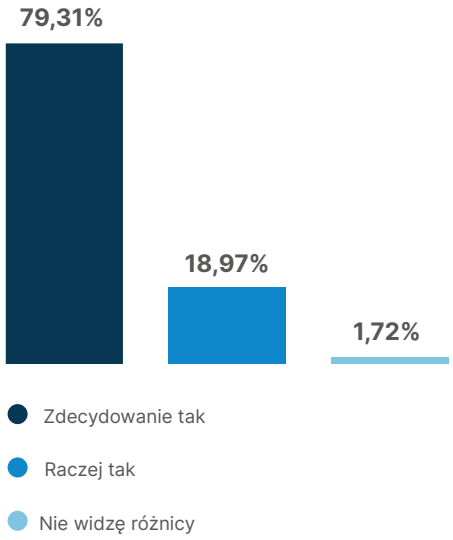
Inflacja w październiku 2022 wyniosła 17,9%.

Jak Twoja firma reaguje na ten wynik w kontekście cen usług za przewozy krajowe i zagraniczne?

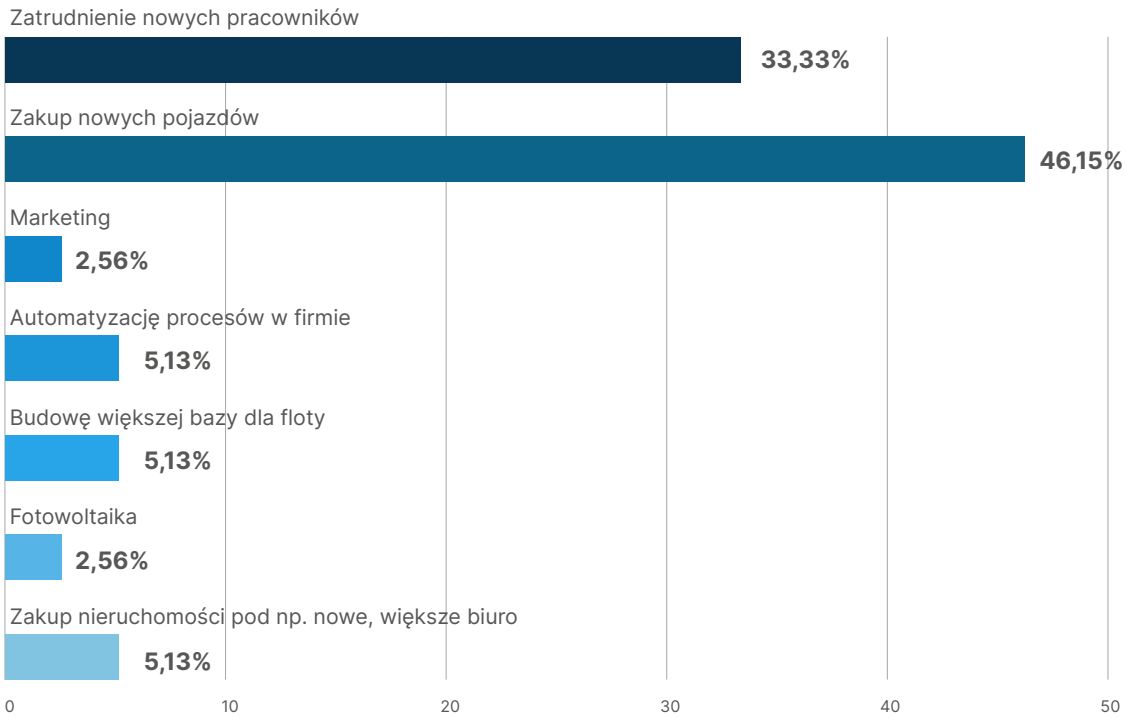


Dwa różne sposoby na przetrwanie kryzysu
Mimo, że aż 98% ankietowanych uważa, że sytuacja rynkowa ma wpływ na ich codzienne funkcjonowanie, nie wszyscy deklarują oszczędności w najbliższych miesiącach. **Prawie jedna trzecia respondentów (31,1%) szykuje inwestycje** - przede wszystkim zakup pojazdów czy zatrudnienie nowych pracowników.

Czy sytuacja związana z rosnącą inflacją i kosztami życia odbija się na finansach Twojej firmy?

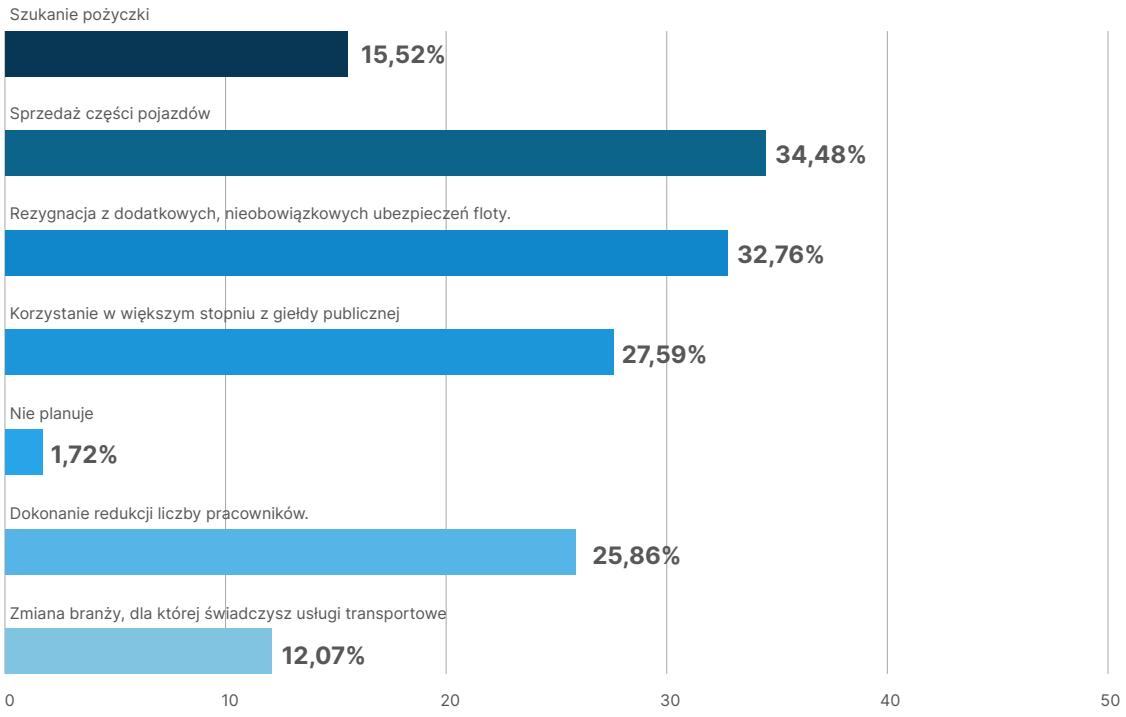


Jakie planujesz wdrożyć inwestycje?



Przeważa jednak ostrożne podejście do prowadzenia biznesu, które zakłada sprzedaż części pojazdów (34,5%), czy rezygnację z dodatkowego, nieobowiązkowego ubezpieczenia (32,7%).

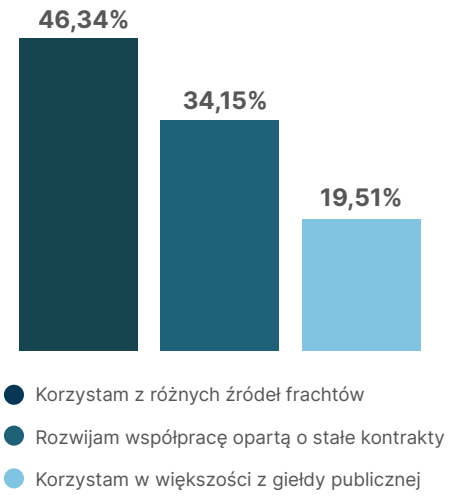
Jakie planujesz działania w związku z tym w najbliższych 6 miesiącach w swojej firmie?



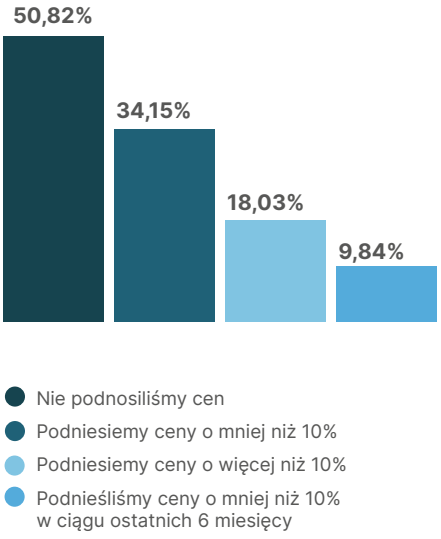
Źródła frachtów

W obecnej chwili najwięcej ankietowanych firm deklaruje korzystanie z różnych źródeł frachtów (46,3%). Dwa główne to stała współpraca z kontrahentami i giełda publiczna. W reakcji na kryzys 27,6% respondentów zamierza w większym stopniu korzystać ze spota.

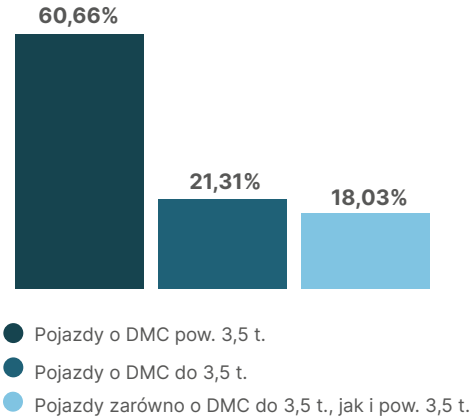
Co robisz, aby zapewnić Twoim kierowcom zlecenia, aby firma nie miała przestojów?



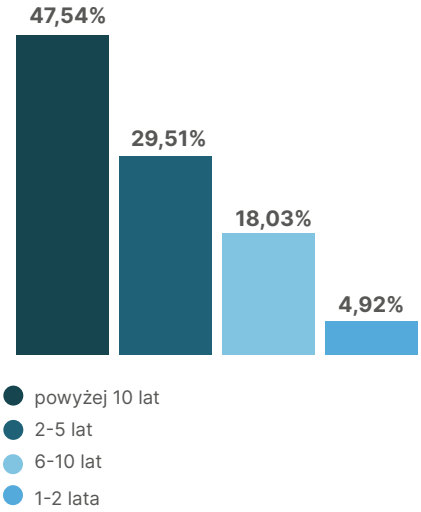
Ile pojazdów posiadasz w swojej firmie?



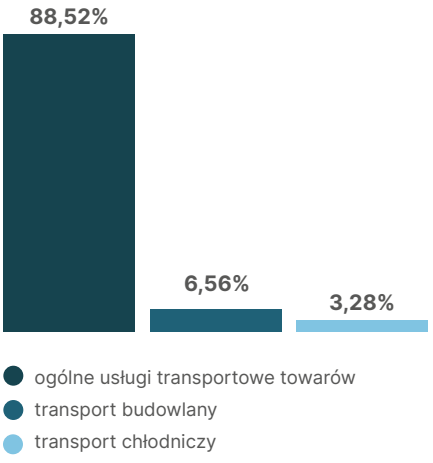
Jakimi pojazdami dysponuje Twoja firma?



Jak długo Twoja firma jest na rynku?



Jaka jest charakterystyka transportów realizowanych przez Twoją firmę?



Gdzie znaleźć satysfakcjonujące ładunki?

Jakub Szałek
Ekspert Trans.eu

Przy malejącej liczbie frachtów na rynku, kluczem do pozyskania wartościowych ładunków okazuje się **dywersyfikacja - korzystanie z różnych źródeł ofert. Współpraca ze spedytorami, odbieranie ładunków bezpośrednio od załadowcy i wyszukiwanie frachtów na giełdzie publicznej powinny wzajemnie się przenikać.**

Dlaczego?

Po pierwsze chodzi o bezpieczeństwo finansowe przewoźników. Korzystanie z jednego źródła frachtów powoduje, że stajemy się od niego uzależnieni. Kiedy pojawiają się problemy ze zleceniami, a nie mamy wypracowanych relacji czy dostępu do giełdy, istnieje ryzyko przestoju.

Po drugie - w obliczu spadających stawek, często okazuje się, że na giełdzie publicznej nie tylko mamy więcej zleceń w interesujących nas kierunkach, ale również - że są one lepiej płatne.

I po trzecie - wszystkie te światy się przenikają. Korzystanie z giełdy publicznej pozwala nawiązać kontakt z nowymi zleceniodawcami, z którymi w przyszłości może udać się nawiązać współpracę kontraktową.

Czas kryzysu to najlepszy moment na zoptymalizowanie swojej pracy, i wybieranie bezpiecznych rozwiązań. Jak wynika z badania Trans.eu, przeprowadzonego na potrzeby tego raportu, z różnych źródeł frachtów już dziś korzysta ponad 46% przewoźników, a prawie 28% zamierza w większym stopniu używać spota w celu budowania płynności finansowej. To obrazuje o jak ważnym trendzie i kierunku rozmawiamy.

Marcin Haładuda
Director of Freight Forwarders Sales, Trans.eu

Warto równolegle rozwijać relację ze spedytorami i korzystać z giełdy publicznej. Obie rzeczy możliwe są na Platformie Trans.eu. Z jednej strony mamy dostęp do spota. Oznacza to możliwość wyboru spośród 4 mln ofert miesięcznie dla polskich przewoźników, od zweryfikowanych, sprawdzonych podmiotów - 6000 załadowców i 9000 spedycji. To liczba, która daje szansę znalezienia zlecenia na każdym kierunku i na każdy typ nadwozia, szczególnie w momencie, gdy wiele branży przeżywa stagnację. Korzystanie z giełdy publicznej Trans.eu pozwala na budowanie relacji, które później mogą przerodzić się w stałe zlecenia.

Z drugiej strony mamy giełdę prywatną, czyli stworzone specjalnie dla konkretnego spedytora środowisko, do którego zaprasza zaufanych przewoźników, z którymi blisko współpracuje, ma lub miał relacje. Co to oznacza dla właściciela firmy transportowej? Że otrzymuje od kilku sprawdzonych kontrahentów zlecenia w pierwszej kolejności, tylko nie za pomocą maila, jak to bywało dotychczas, a za pośrednictwem Platformy Trans.eu.

Jak wiemy istnieje na rynku praktyka **powierzania floty jednemu spedytorowi.** W takim przypadku to on zarządza czasem przewoźnika, znajduje dla niego ładunki, zapewnia mu określoną ilość kilometrów po umówionej stawce. Jest to rozwiązanie wygodne, ale ogranicza możliwość większych korzyści finansowych i uzależnia właściciela firmy transportowej od jednego źródła frachtów.

Giełda prywatna stanowi alternatywę dla tego rozwiązania. Pozwala **współpracować z kilkoma zaufanymi spedycjami równocześnie,** wybierać najbardziej optymalne oferty i negocjować stawki, co nie jest możliwe w przypadku umowy kontraktowej. Współpraca ze sprawdzonymi kontrahentami daje poczucie bezpieczeństwa i kontroli. Większa liczba sprawdzonych

podmiotów to wypracowane relacje. W przypadku gdy jeden spedytor będzie miał problemy, możemy liczyć na ładunki od pozostałych.

dr Jacek Karcz,
Dyrektor Sprzedaży
w Gruber Logistics

> *Spedytorzy i załadowcy są na siebie poniekąd skazani, dlatego udana kooperacja tych dwóch stron ma kluczowe znaczenie w przezwyciężeniu trudności, z jakimi boryka się nasza branża. Powinniśmy budować relacje i działać z wykorzystaniem narzędzi cyfrowych, takich jak giełda prywatna, które systematyzują i układają współpracę, która do tej pory bywała chaotyczna.*

Jak zadbać o płynność finansową?

Waldemar Wysowski,
Leader projektu Bonabanco

Aby firmy transportowe mogły prowadzić działalność bez obaw o płynność finansową, powinny dążyć do skracania terminów zapłaty. Niestety rzeczywistość rynkowa tego nie ułatwia. Załadowcy narzucają swoje zasady, a przewoźnikom trudno skutecznie z tym walczyć. Na porządku dziennym są więc długie terminy oraz powszechne opóźnienia w transakcjach handlowych. W związku z tym przewoźnicy często sami finansują kredyt kupiecki, którego zwykle udzielają zleceniodawcom. Niestety banki niechętnie im w tym pomagają.

Obawa o rzetelność kontrahenta, zmniejsza też komfort korzystania z giełd transportowych. Jeśli przewoźnik nic nie wie o zleceniodawcy, nie zna ludzi z którymi ma współpracować, to niełatwo się godzi na wydłużony termin płatności. Jednym z rozwiązań, które mogą to zmienić i dać poczucie bezpieczeństwa płatniczego, jest dołączenie do klastra bonabanco, w ramach którego można liczyć na gwarancję zapłaty.

Jako bonabanco stale współpracujemy z ponad siedmioma tysiącami spedycji, więc łatwiej nam ocenić, kto jest uczciwym partnerem. Tą wiedzą dzielimy się z naszymi klientami. Wspomniana gwarancja zapłaty dotyczy ponad 2000 spedycji wystawiających oferty na giełdzie transportowej Trans.eu. Oferty, których jest ponad milion w miesiącu.

Jak skorzystać z tej opcji? Wystarczy, że przewoźnik przefiltruje frachty pod kątem wiarygodności płatniczej i kliknie opcję “bonabanco”. Zobaczy wówczas kilkadziesiąt tysięcy aktualnych w danym momencie ofert usług transportowych z gwarancją zapłaty. Każdego tygodnia ich ilość się zwiększa, gdyż coraz więcej spedycji dołącza do naszego programu wsparcia finansowego dla przewoźników.

Z naszym wsparciem wychodzimy też szerzej. Pomagamy obniżać koszty paliwa i leasingu, oraz kojarzymy przewoźników z solidnymi spedycjami, aby mogli nawiązać z nimi stałą współpracę. Zwiększamy również bezpieczeństwo transakcyjne pozyskiwania zleceń z krajowej giełdy transportowej. Dodatkowo, w odpowiedzi na prośby naszych klientów, często jesteśmy mediatorem w sporach przewoźników ze spedycjami.

Z kolei spedycjom ułatwiamy znalezienie przewoźników do stałej współpracy transportowej i przyspieszamy uzyskanie od nich potrzebnej dokumentacji. Wdrażamy też projekt pozwalający namierzyć w dowolnej lokalizacji w Europie odpowiedni pojazd, firmę gotową podjąć pilne zlecenie transportowe.

Jakub Gwiazdowski
Head of Partnerships & Relations,
Transcash.eu S.A.

Na długie terminy płatności najlepiej sprawdzi się faktoring lub skonto. Warto podkreślić, że faktoring ma jedną dodatkową zaletę - faktor weryfikuje rzetelność płatniczą kontrahenta, co pozwala zabezpieczyć się przed współpracą z nierzetelną spedycją. Często też faktoring jest tańszy od skonta, choć nie jest to zasadą.

Przy wyborze faktora rekomendujemy zwrócić uwagę na stałe koszty, takie jak abonament lub opłata za niewykorzystanie limitu, które są niezależne od tego czy firma korzysta z usługi czy nie. Przy niepewnym rynku najbezpieczniej do współpracy wybrać faktora, który nie pobiera takich opłat, a rozlicza się tylko i wyłącznie za faktycznie sfinansowane faktury. Takim rozwiązaniem jest np.: QuickPay. Na dziś jest to jedna z najtańszych form finansowania dostępnych na rynku. Jedynym kosztem jest prowizja płatna od kwoty sfinansowanej faktury, a przewoźnik sam decyduje, które faktury przekazuje do finansowania. Ekspresowa płatność QuickPay dostępna jest, gdy jedna i druga strona transakcji korzysta z "transa". Jednak przewoźnicy, którzy jeżdżą również z firmami spoza tej Platformy mogą skorzystać ze standardowej oferty faktoringu w Transcash, który działa na tych samych zasadach co QuickPay.

Gdy mowa o braku zapłaty to możemy wyróżnić dwa sposoby postępowania. Pierwszy, czyli postawić na prewencję i zminimalizować ryzyko braku zapłaty. Drugi, czyli co zrobić, gdy problem już wystąpił i nie otrzymaliśmy zapłaty za wykonany transport.

W pierwszej sytuacji z pomocą przychodzą takie rozwiązania jak ubezpieczenie płatności, faktoring lub raporty gospodarcze. Sięgając po ubezpieczenie płatności trzeba liczyć się z podstawowym kosztem ubezpieczenia, czyli składką ubezpieczeniową. Wysokość składki zależy od kwoty obrotów objętych ubezpieczeniem i podlega indywidualnej kalkulacji. To jest dobre rozwiązanie, jeśli jeździsz w stałych relacjach i nie masz pewności co do wiarygodności płatniczej swojego kontrahenta. Niestety, wadą tego rozwiązania są dość wysokie koszty i fakt, że składkę płacisz niezależnie od tego czy z ubezpieczenia faktycznie skorzystasz.

Faktoring przede wszystkim służy do finansowania faktur z długim terminem płatności, ale faktoring bez regresu tzw. pełny faktoring pozwala również zabezpieczyć się przed brakiem zapłaty, ponieważ faktor przejmuje ryzyko niewypłacalności kontrahenta.

Ostatnie rozwiązanie, czyli raporty gospodarcze, choć nie zabezpieczają w 100% przed brakiem zapłaty, to pozwalają zweryfikować czy firma z którą współpracujesz lub planujesz rozpocząć współpracę nie ma długów i czy jest wiarygodnym kontrahentem. Ich zaletą jest przede wszystkim niski koszt. Jednorazowy raport o firmie to koszt rzędu 8-10 zł w zależności od dostawcy usługi.

Produktem, który będzie pomocny, jeśli nie otrzymałeś zapłaty w ogóle będzie przede wszystkim windykacja. Szukając rozwiązania dla firmy transportowej warto postawić na windykację, która specjalizuje się w tej branży, ponieważ taka firma windykacyjna nie tylko będzie w stanie zweryfikować stan prawny wierzytelności, ale też dysponuje rozwiązaniami skutecznymi wobec dłużników z danej branży. Zakładając, że najbliższe miesiące będą obfitowały w niepewność dla branży transportowej warto wybierać rozwiązania windykacyjne, które nie będą obciążały budżetu firmy.

Takim rozwiązaniem jest np.: windykacja na koszt dłużnika na etapie polubownym dostępna w Transcash. Jest to rozwiązanie o tyle wygodne, że po tym jak klient opłaci koszty prowizji za windykację, Transcash wystawia dłużnikowi notę obciążeniową na 100% kosztów i odzyskuje tę notę na swój koszt, również w sądzie. Dużym plusem i innowacją na rynku windyka-

cyjnym jest możliwość połączenia windykacji na koszt dłużnika z opcją SafePay, czyli gwarantowaną zapłatą, a to oznacza, że gdy windykacja nie zakończy się sukcesem, to Transcash odkupi dług za 87% kwoty faktury brutto. Windykacja na koszt dłużnika na dziś dostępna jest wobec dłużników z Polski i Niemiec. Jeszcze w tym roku Transcash planuje poszerzyć tę usługę o dłużników z Rumunii, Litwy i Słowacji.

Jak zatrudnić kierowców spoza Unii Europejskiej?

Paweł Łazarewicz
Radca Prawny
w TC Kancelaria Prawna

Jeżeli osoba z innego kraju chce znaleźć legalne zatrudnienie w Polsce, musi wystąpić o zezwolenie na pobyt czasowy i pracę. Oba dokumenty można uzyskać w ramach jednej procedury. Wniosek w takim przypadku składa się osobiście do Urzędu Wojewódzkiego właściwego ze względu na miejsce pobytu. Do wniosku należy dołączyć:

1. ważny dokument podróży,
2. aktualne zdjęcia,
3. wykazać, że ma się zapewnione miejsce zamieszkania w Polsce,
4. dokumenty poświadczające posiadanie:
    - ubezpieczenia zdrowotnego,
    - źródła dochodu wraz z umową o pracę lub umowę cywilnoprawną.

Pracodawca osoby starającej się o jednolite zezwolenie musi posiadać m.in. informację starosty o braku możliwości zaspokojenia swoich potrzeb kadrowych na lokalnym rynku pracy. Zezwolenie na pobyt czasowy wydawane jest na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 3 lata.

Obywatele Ukrainy mogą podjąć pracę bez żadnych wstępnych formalności, jeżeli wjechali legalnie do naszego kraju z terytorium Ukrainy po 23 lutego 2022 (po wybuchu wojny) i deklarują zamiar pozostania w Polsce. Pracodawca, który zatrudnia osobę z tego kraju powinien wysłać powiadomienie o powierzeniu wykonywania pracy do Powiatowego Urzędu Pracy. Uprawnienie to obowiązuje w okresie 18 miesięcy od 24 lutego 2022, niezależnie od daty przekroczenia granicy RP.

Oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi

Obywatele takich krajów jak Armenia, Białoruś, Gruzja, Mołdawia czy Ukraina mogą skorzystać z Rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 8 grudnia 2017 roku, które zezwala na zatrudnienie w Polsce takich osób na podstawie oświadczenia o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi.

Na podstawie tego dokumentu mogą oni podjąć zatrudnienie na okres 6 miesięcy w ciągu kolejnych 12 miesięcy od wydania.

Oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi wystawia pracodawca i musi ono zawierać takie informacje jak:

- nazwę zawodu,
- miejsce wykonywania pracy,
- datę rozpoczęcia oraz zakończenia pracy,
- formę zatrudnienia,
- wysokość wynagrodzenia brutto.

Dokument należy zarejestrować w Urzędzie Pracy właściwym dla miejsca zamieszkania zatrudnionej osoby oraz zgłosić pracownika do ZUS.

Karta kwalifikacji kierowcy

W kwietniu tego roku zmieniły się zasady wydawania zawodowych praw jazdy zarówno dla obywateli Polski, jak i innych krajów. Według nowych przepisów, zawodowy kierowca musi posiadać prawo jazdy z wpisanym kodem 95. Jeśli obywatele państw niebędących członkami Unii Europejskiej nie spełniają tego zapisu, muszą uzyskać kartę kwalifikacji kierowcy.

> *Karta Kwalifikacji Kierowcy potwierdza uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego kierowcom w zakresie kat. C,CE,D i DE zarówno w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak i w tzw. państwach trzecich. Kartę kwalifikacji kierowcy należy mieć zawsze przy sobie i okazywać na każde żądanie uprawnionego organu. Wydaje ją starosta właściwy dla miejsca zamieszkania.*

Do wniosku o kartę należy dołączyć m.in.:

- kopię świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego w Polsce oraz kopię orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy,
- kopię posiadanego prawa jazdy oraz dowód uiszczenia opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy i opłaty ewidencyjnej
- dowód osobisty lub inny dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość

Świadectwo kierowcy

Świadectwo kierowcy pozostaje bez zmian, ale jego główną rolą w tej sytuacji jest potwierdzenie legalności zatrudnienia kierowców z państw trzecich. Wydaje je Główny Inspektor Transportu Drogowego na wniosek przedsiębiorcy, który chce zatrudnić cudzoziemca jako kierowcę w swojej firmie transportowej do wykonywania przewozów międzynarodowych towarów.

Do wniosku SK1 muszą być dołączone:

- kopia licencji wspólnotowej,
- zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz spełnieniu przez kierowcę wymagań (ZZ),
- kserokopia dokumentu tożsamości/kopia paszportu,
- kserokopia prawa jazdy,
- kserokopia dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy,
- kopia dowodu wniesienia opłaty.

Świadectwo kierowcy wydawane jest przewoźnikowi wraz z wypisem, który powinien być przechowywany w jego siedzibie. Oryginał powinien mieć przy sobie kierowca wykonujący przewozy międzynarodowe, aby w razie konieczności okazać je uprawnionym służbom. Za jego brak grozi przedsiębiorcy kara w wysokości 5000 zł.

Kierowca wykonujący przewozy międzynarodowe nie może posługiwać się świadectwem wystawionym na innego przewoźnika. **Świadectwa kierowcy nie należy mylić ze świadectwem kwalifikacji zawodowych.**

Profil Kierowcy Zawodowego

Nowością wprowadzoną w kwietniu 2022 r. jest Profil Kierowcy Zawodowego. Jest to system informatyczny, w którym każdy kierowca zawodowy otrzymuje swój indywidualny numer. Profil będzie na bieżąco aktualizowany i ma zawierać wszystkie informacje dotyczące posiadanych kwalifikacji zawodowych, przebytych szkoleń czy wyników badań lekarskich. Bez tego kierowca nie będzie mógł rozpocząć szkoleń w ramach kwalifikacji wstępnej, wstępnej przyspieszonej, wstępnej uzupełniającej, uzupełniającej przyspieszonej, szkolenia okresowego czy przystąpić do egzaminu.

Wniosek o założenie profilu należy złożyć osobiście w wydziale komunikacji właściwym dla

miejsca zamieszkania. **Do wniosku należy dołączyć m.in.:**

- aktualne zdjęcie,
- kserokopię prawo jazdy,
- kserokopię paszportu,
- orzeczenie potwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy wraz z kopią,
- orzeczenie o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy wraz z kopią,
- oświadczenie o wykonywaniu przewozu na rzecz firmy z siedzibą na terenie Polski (do szkolenia okresowego) lub zamiaru wykonywania przewozu (do uzyskania odpowiedniej kwalifikacji).

Po złożeniu wniosku wraz z wymaganymi dokumentami, zostaje wygenerowany **indywidualny numer PKZ.** Numer ten zostanie udostępniony właściwemu ośrodkowi szkolenia, który prowadzi kursy kwalifikacyjne lub szkolenie okresowe, aby uzupełnił dane dotyczące przeprowadzonego kursu i szkolenia dla danej osoby.

W przypadku kierowcy, który uczestniczył w kursie kwalifikacyjnym, profil zostaje udostępniony wojewódzkiemu ośrodkowi ruchu drogowego. Po przeprowadzeniu testu kwalifikacyjnego, profil jest aktualizowany o jego wynik. Uzupełniony Profil Kierowcy Zawodowego wraz z zawartymi w nim danymi zostanie wykorzystany do wydania odpowiedniego dokumentu z kodem 95.

Kierowcy ze Dalekiego Wschodu ratunkiem dla branży?

Braki kierowców w branży transportowej mają wiele złożonych przyczyn, od ekonomicznych po zdrowotne i społeczne - związane z uciążliwym trybem życia "w trasie". W sektorze brakuje przede świeżej krwi. Według danych CEPiK aż 1,5 miliona kierowców zawodowych ma więcej niż 65 lat. A według Międzynarodowej Organizacji ds. Transportu średnia ich wieku plasuje się w okolicach 50 lat.

Zatrudnianie zawodowych kierowców spoza Unii Europejskiej z pewnością pomogłoby w uzupełnieniu luk kadrowych w firmach oferujących przewozy krajowe i międzynarodowe. Ostatnio dużo się mówi o **zatrudnianiu kierowców z Kazachstanu, Filipin czy Indonezji.** Procedura pozyskania odpowiednich zezwoleń jest jednak skomplikowana, a dodatkowo może się różnić ze względu na kraj, z którego jest potencjalny kierowca.

Przykładem są Filipiny, które wymagają, aby przed zatrudnieniem swojego obywatela w Polsce, firma chcąca go zatrudnić, otrzymała akredytację. Do jej uzyskania potrzebny jest szereg dokumentów, które dodatkowo muszą zostać zalegalizowane - przez Krajową Izbę Gospodarczą i Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Barierą też jest z pewnością **konieczność potwierdzenia kwalifikacji zawodowych cudzoziemca.** Można wystąpić o uznanie kwalifikacji zawodowych zdobytych w kraju pochodzenia. Odpowiednie dokumenty składa się do Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie. Nie oznacza to jednak, że zostaną one uznane. Urząd może skierować osobę starającą się o uznanie kwalifikacji zawodowych na staż adaptacyjny lub test umiejętności.

Jeżeli kierowca będący obywatelem kraju trzeciego nie występuje o uznanie kwalifikacji zawodowych zdobytych w swoim kraju, musi **wziąć udział w kursie kwalifikacyjnym i zdać egzamin państwowy.** Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 marca 2022 r. dopuszcza możliwość obecności tłumacza przysięgłego w trakcie egzaminu osoby, która nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie testu, ale tylko do czasu jego rozpoczęcia. Co ważne: testy kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku C są już dostępne w języku polskim, rosyjskim, ukraińskim i angielskim.

Z pewnością jest to bardzo duże ułatwienie dla osób z innych krajów, starających się o potwierdzenie swoich kwalifikacji zawodowych zdobytych w ojczystym kraju.

Czy we wszystkich ośrodkach ruchu drogowego jest taka możliwość? Z tego co się dowiedzieliśmy, to na pewno w Warszawie. W momencie pisania tego tekstu nie mieliśmy jeszcze potwierdzenia z innych ośrodków.

Pakiet mobilności a kabotaże - Kiedy warto rozważyć spółkę w Niemczech?

Paulina Eliasz-Pietrusewicz,
Radczyni Prawna
w TC Kancelaria Prawna

Pakiet mobilności wprowadził wiele zmian w codziennym funkcjonowaniu firm przewozowych. Największa bolączką dla przewoźników, którzy opierają swój biznes na operacjach kabotażowych w Niemczech, są obowiązkowe 4 dniowe przerwy po wykonaniu 3 kabotaży na terenie tego kraju. Destabilizuje to dotychczasowy układ tras oraz współpracę ze stałymi kontrahentami. Negatywne skutki ekonomiczne i środowiskowe powoduje też konieczność powrotu pojazdu do bazy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa raz na 8 tygodni. Dlatego coraz więcej polskich przewoźników zakłada spółki w kraju naszych zachodnich sąsiadów. Jeśli chcesz się dowiedzieć:

- Kto powinien rozważyć założenie spółki poza granicami Polski?
- Ile może potrwać taka procedura?
- Jaka forma prawna jest preferowana w Niemczech?
- Jakie należy spełnić wymogi, aby założyć spółkę zagranicą?
- Gdzie można szukać pomocy, aby poprawnie wypełnić kwestie formalne?

OBEJRZYJ DARMOWY WEBINAR

POSŁUCHAJ PODCASTU

Załadunek, rozładunek - o czym należy pamiętać?

Maurycy Kieruj,
Radca Prawny
w TC Kancelaria Prawna

Najwięcej codziennych problemów, które mają przełożenie na koszty firm transportowych, wynika znieporozumień związanych ze zleceniami czy listami przewozowymi. Są w nich czasami zapisy, które nie mają mocy prawnej lub są nawet sprzeczne z prawem polskim czy konwencją CMR.

Dlatego tak ważne jest dokładne zapoznanie się ze wspomnianymi dokumentami. W natłoku codziennych spraw zdarza się, że kierowca nie zwraca na to szczególnej uwagi. Bywa, że źle interpretuje niektóre zapisy i nie kontaktuje się ze zleceniodawcą, żeby wyjaśnić swoje wątpliwości. Niestety, ale w przypadku spraw spornych nie będzie to brane pod uwagę.

Przykłady nieporozumień w zapisach:

W zleceniu widnieje zapis, że samochód do przewozu towaru musi mieć suchą i czystą plandekę. To mało precyzyjne określenie dla firmy transportowej oznaczało brak dziur, a dla zleceniodawcy brak błota i kurzu. To nieporozumienie może skończyć się anulacją zlecenia i stratą dla przewoźnika z małymi szansami na odszkodowanie.

Przewoźnik wykonywał transport międzynarodowy z odprawą celną, za który miał otrzymać 800 EUR. W zleceniu był odnośnik do Ogólnych Warunków Zlecenia dostępnych na stronie spedytora, a w nich punkt zakazujący doładunku lub przeładunku bez jego pisemnej zgody. Za złamanie tego nakazu groziła kara w wysokości 100% frachtu. Przewoźnik nie zapoznał się dokładnie z warunkami zlecenia i przyjął dodatkowy załadunek bez zgody spedytora. Ten dowiedział się o tym i obciążył przewoźnika kwotą 800 EUR. W takiej sytuacji trudno podważyć roszczenie i bronić stanowiska przewoźnika.

Przy współpracy z dużymi firmami należy zwrócić uwagę na procedurę dostarczania dokumentów do rozliczenia zlecenia. Tego typu informacje są ujęte w zleceniu albo w liście przewozowym. Wysyłanie faktury na niezweryfikowany adres e-mail często kończy się brakiem płatności i szukaniem osoby, która pomoże nam w rozwiązaniu tego problemu.

Inną kwestią jest sprawdzenie rzeczywistego stanu i ilości przyjmowanego towaru z zapisami w dokumentach. W momencie jego odbioru to właśnie na przewożącym spoczywa odpowiedzialność za ewentualną szkodę w transporcie. Dlatego tak ważne jest, żeby dokładnie sprawdzić załadunek pod kątem wszelkich uszkodzeń i wpisać do listu przewozowego swoje uwagi. Przyjęcie towaru bez zastrzeżeń ze strony kierowcy przenosi odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia na przewoźnika, i do niego będą kierowane wszelkie roszczenia z tego tytułu.

Chcesz dowiedzieć się więcej? Posłuchaj o tym, jak sobie radzić z:

absurdalnymi zapisami
w zleceniach przewozu,

problemami na załadunku
i rozładunku.

Okiem praktyka. Zarządzanie firmą w czasie kryzysu.

Rozmowa z Marcinem Mikołajczakiem.
prezesem Be Smart Logistic Marcin Mikołajczak

Liczba pracowników: 7

Liczba pojazdów: 8

Rodzaj pojazdów: do 3,5 t.

Rodzaj przewozów: międzynarodowe

> Jeśli miałbyś wymienić jedno wyzwanie, które najbardziej wpłynęło w tym roku na Twoją działalność, co to będzie?

Nie będę oryginalny, jeśli powiem, że wzrost cen paliwa. Natomiast każdy podmiot działający na rynku transportowym zdawał sobie sprawę, że jeśli kwota za litr diesla zmienia się z 1,30 EUR na 2,20 EUR to jest to problem, który nie dotyczy tylko samych przewoźników. Dlatego, kiedy rozmawialiśmy z naszymi klientami, spotkaliśmy się z pełnym zrozumieniem.

Warto od razu w tym miejscu powiedzieć, że ta cała sytuacja cała pokazała nam, że jeśli branża jest solidarna, nikt nie zaniża stawek i wszyscy staramy się iść w jednym kierunku, jesteśmy w stanie przetrwać każdy kryzys.

> Działasz w przewozach międzynarodowych. Czy pakiet mobilności wpłynął na waszą działalność?

Pakiet mobilności nie jest dla nas żadną komplikacją z kilku względów. Po pierwsze - jesteśmy dobrze przygotowani pod kątem formalnym - mamy licencję UE i wszystkie wymagane z nią dokumenty. Po drugie - dbamy o komfort i bezpieczeństwo kierowców, czyli nie przekraczamy norm czasowych...

> Czyli nie martwicie się perspektywą wprowadzenia tachografów?

Zupełnie nie. Gdyby zaczęły obowiązywać od jutra, nie stanowiłoby to dla nas żadnego problemu. Transport busiarski kojarzony jest z jazdą z zapałkami w oczach i pokonywaniem nieludzkich dystansów na raz. Natomiast ja zupełnie nie uznaję takiego sposobu działania. I nie chodzi tylko o kary i mandaty.

To ma wpływ na wszystko - bezpieczeństwo na drodze i komfort kierowcy. A to wszystko ma to bezpośrednie przełożenie na biznes.

Przecież jeśli wyeksploatuję kierowców, to po prostu pójdą szukać nowego pracodawcy. Jeśli będę przeładowywał pojazdy, zwiększam ryzyko wypadku i uszkodzenia auta. Dążenie do większych zysków za wszelką cenę do niczego nie prowadzi. Naprawdę da się działać legalnie i rozwijać swój biznes.

> Nawet w tak trudnym czasie?

Nawet w tak trudnym czasie. Od kilku lat na rynku brakuje przewoźników. Moim zdaniem skala problemu jest tak duża, że nawet kryzys nie przeszkodzi nam normalnie funkcjonować. Pomyślmy - jeśli stanie transport, stanie gospodarka. A zawsze jest zapotrzebowanie na jakiś rodzaj produktów, chociażby żywność czy leki. Zawsze jest więc sektor, który będzie potrzebował naszych usług. A jeśli podchodzimy do tej pracy rzetelnie, to powinniśmy znaleźć w nim swoje miejsce.

> Ale nie da się ukryć, że prowadzenie działalności w trakcie kryzysu gospodarczego jest dużym wyzwaniem?

Zdecydowanie.

> A czy w związku z tym zmieniłeś jakoś swoje podejście do biznesu, żeby sobie z nim poradzić?

Zauważyłem wśród znajomych z branży, że są dwa główne modele działania w tej sytuacji - oszczędność i zaciskanie pasa, albo ucieczka do przodu i inwestycje. Ja lubię iść pod prąd, dlatego też kupiłem cztery nowe pojazdy. Oczywiście jest to pewne ryzyko, ale ma swoje uzasadnienie w mojej dotychczasowej działalności.

Rozbudowuję bazę klientów równo z wzrostem floty. Wiadomo, że kluczowe w tym biznesie są relacje, dlatego zawsze dbam o to, żeby mieć dla każdego tyle mocy przerobowych ile obiecuję. Tak jak powiedziałem - nawet w czasie kryzysu są branże, w których jest zapotrzebowanie na transport. Jeśli świadczy się dobrą jakość usług, nie ma się czego obawiać.

> Co rozumiesz poprzez dobrą jakość usług?

Jakość, która powoduje, że klient jest zadowolony i nie chce współpracować z nikim innym. Musimy pamiętać, że każda ze stron działających na tym rynku ma swoje potrzeby. Zleceniodawca chce mieć pewność, że jego ładunek jest w dobrych rękach i zostanie przetransportowany w odpowiednim czasie. Chce mieć poczucie bezpieczeństwa, spokój i kontrolę - jak każdy z nas. A ja mu chcę to zapewnić. Dlatego po pierwsze - jak mu obiecuję przewóz, to go dostaje, nie wycofuję się na ostatnią chwilę, albo nie powiem, że przetransportuję mniej.

Po drugie - na bieżąco daję znać, gdzie jesteśmy. Nasi klienci są informowani o trasie, kontaktujemy się z nimi przed rozładunkiem, po rozładunku, cały czas widzą, co się dzieje z ich towarem. To kosztuje jakieś 5-10 sekund czasu, a wszyscy są spokojniejsi.

Po trzecie jestem szczery - jeśli coś się wydarzy, nie lawiruję, nie kłamię, mówię wprost: czy kierowca miał stłuczkę, czy mam awarię pojazdu, czy będzie opóźnienie. Nawet jeśli potrzebuję doładunku od innego klienta, konsultuję to z tym, którego towar już wiozę. Takie sytuacje rzadko się pojawiają, ale są częścią tego zawodu, każdy to rozumie. Dlatego nie naciągam faktów. Dla mnie rzetelność i prawdomówność są całkowitą podstawą.

No i po czwarte - minimalizuję wszelkie ryzyko. Na przykład wolę wykupić droższe ubezpieczenie, które da spokój mi i moim klientom.

> A jak radzisz sobie z brakiem kierowców?

Na szczęście nie mam tego problemu. W większości zatrudniam Polaków, więc nie dotknął mnie odpływ kierowców ukraińskich. W jednym momencie miałem nawet jednego więcej. Nic nie jest ważniejsze niż to, że masz współpracowników, którym możesz ufać. Dlatego staram się dzielić tym co mam i dbać o moich pracowników.

Ale nie tylko o pieniądze chodzi. Po prostu staram się kierowcami zaopiekować tak, żeby byli wypoczęci, sam dążę do tego, żeby trasy były planowane z korzyścią dla nich. A jak mają jakieś problemy, pytania, to też zawsze mogą zadzwonić. Jesteśmy w firmie jak jedna wielka rodzina, jesteśmy jednym wielkim organizmem, który musi działać sprawnie. Rozmawiamy ze sobą i załatwiamy sprawy normalnie, po ludzku, nie ma wyzywania, obrażania. I to działa. I dzięki temu wszystkiemu, nawet jak jest kryzys, my sobie w nim radzimy.

> Wymieniłeś kilka ważnych zasad, na których opierasz swoją działalność. Czy jest jakaś, którą chciałbyś szczególnie podkreślić?

Tak, uważam, że najważniejszy jest szacunek. Jeśli szanujesz swoich pracowników i szanujesz swoich kontrahentów, to kontrahenci więcej ci zapłacą, ty więcej zapłacisz swoim pracownikom. I wszyscy są zadowoleni.

Opracowanie:

Jakub Szałek
Ekspert Trans.eu

Historyk, Dziennikarz. Tworzy materiały dotyczące bieżących problemów branży transportowej, dostępne w formie poradników, raportów, artykułów, wideo i podcastów. Głównie skupia się na wyzwaniach z jakimi mierzą się przewoźnicy i kierowcy.

Kontakt:
jszalek@trans.eu

Partnerzy raportu

Partnerzy medialni

POLECANE PORADNIKI, WEBINARY I RAPORTY

Pakiet mobilności

Poradniki:

Pakiet mobilności dla przewoźników pow. 3,5 t.

Pakiet mobilności dla przewoźników do 3,5 t.

Pakiet mobilności - KARY. Za jakie naruszenia można stracić dobrą reputację?

Webinary:

Pakiet mobilności - podsumowanie zmian.

Jak założyć spółkę w Niemczech?

Raporty branżowe

Transport drogowy w Polsce 2021+

Magazyn managerów transportu

Market Insight CargoON

Ukraina uczy się nowej logistyki.

Raporty PITD

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT PLATFORM