



POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO

BRANŻOMETR INELO

20
23

INFLACJA – CZAS WYZWAŃ DLA BRANŻY TSL



Autorzy:

dr inż. Justyna Świeboda (red.) | Polski Instytut Transportu Drogowego

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zając | Polski Instytut Transportu Drogowego

Martyna Jemiołek | Polski Instytut Transportu Drogowego

Redakcja:

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zając | Polski Instytut Transportu Drogowego

Oprawa graficzna:

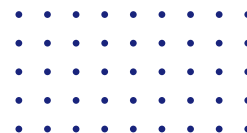
Wiktor Szyl

Kontakt:

instytut@pitd.org.pl

Wydawca:





Spis treści:

1. Sytuacja gospodarcza.....	5
2. Aktualna ocena kondycji branży transportowej.....	6
3. Badanie w liczbach. Ogólne podsumowanie.....	14
4. Problem z niedoborem kierowców.....	16
5. Cyfryzacja branży TSL.....	18
6. Bieżąca kondycja firm.....	20
7. Reakcja firm na wzrost kosztów działania.....	27
8. Wpływ inflacji na branżę TSL w opinii ekspertów.....	32
9. Podsumowanie.....	42
10. Literatura.....	45

Patroni medialni:



Branża transportowa stanowi jeden z najważniejszych sektorów gospodarki w Polsce. Rok 2022 nie sprzyjał w stabilnym prowadzeniu firmy. Pakiet mobilności zdominował pierwsze miesiące i wymusił na całej branży działanie w nowych realiach, w szczególności podnosząc koszty pracy, wzmagając liczbę procedur, a także utrudniając realizację przewozów typu cross-trade i kabotaż na obszarze Unii Europejskiej. 24 lutego doszło także do wybuchu wojny na Ukrainie, która w znaczny sposób przetasowała szlaki komunikacyjne i relacje handlowe ze Wschodem. Do tego doszły sankcje krajów Unii Europejskiej na agresora – Rosję i wspierającą ją Białoruś. Najbardziej widocznym skutkiem był szybki odpływ znacznej liczby kierowców zawodowych z Ukrainy, stanowiących znaczący odsetek w krajowych firmach przewozowych.

Od drugiej połowy roku cała gospodarka zaczęła zmagać się z drastycznym podniesieniem cen energii i paliw płynnych. Na dodatek zawirowania gospodarcze skutkowały znaczącym wzrostem inflacji, która bezpośrednio przekłada się na wartość posiadanych kontraktów i stawek przewozowych. Przedsiębiorstwa zmuszone zostały do planowania w krótszej perspektywie czasowej, renegocjacji kontraktów. Nie obyło się to bez podniesienia stawek frachtów.

W celu zbadania aktualnej kondycji firm z branży TSL, Polski Instytut Transportu Drogowego wraz z Grupą Inelo postanowili przeprowadzić kompleksową diagnozę kondycji całej branży, porównując ze sobą dynamikę zachodzących w niej procesów. Za materiał źródłowy posłużyły dane systemowe firmy Inelo, zgromadzone w bazach w GBox i 4Trans oraz wskaźniki Metrix z giełdy Trans.eu. Dodatkowo postanowiono w badaniu ankietowym bezpośrednio zapytać przedstawicieli firm, aby ustosunkowali się do najważniejszych wyzwań w ich bieżącej działalności.

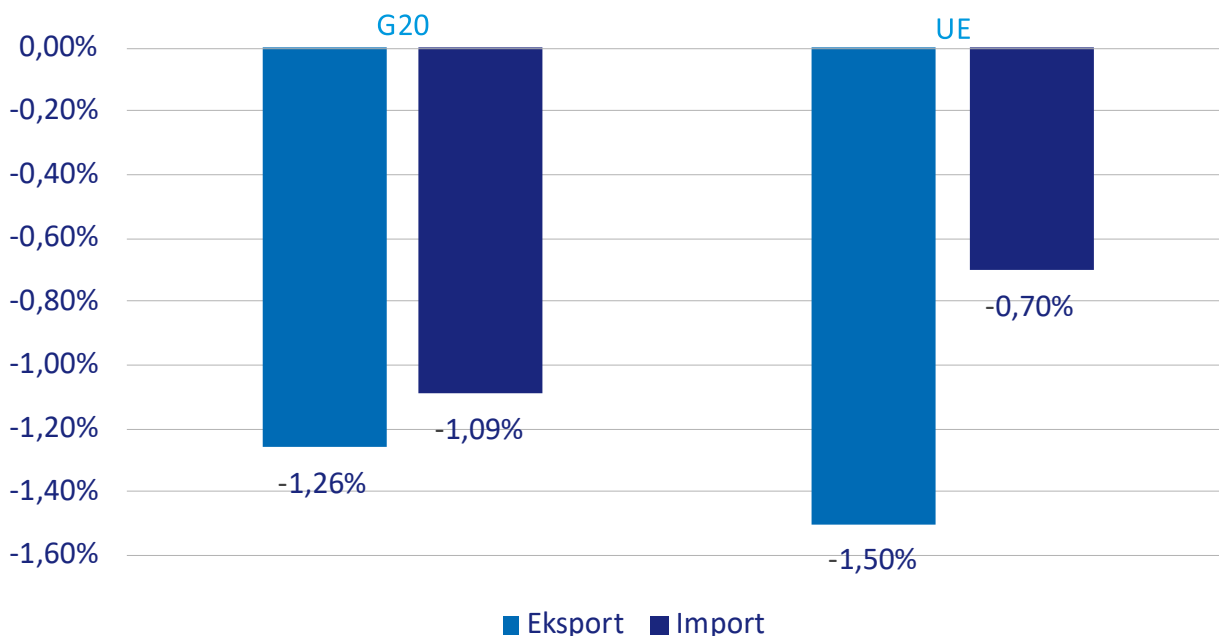
W wyniku analizy wskazanych materiałów, autorzy niniejszego Branżometru, zaobserwowali najważniejsze wyzwania branży TSL, takie jak:

-  Niedobór kierowców – 7 na 10 przedstawicieli firm odczuło niedobór kierowców na rynku pracy. Średnia wieku personelu także pozostaje wysoka.
-  Inflacja i wzrost kosztów działalności – 98% badanych firm transportowych wskazuje na wzrost kosztów swojej działalności. Najwięcej przedsiębiorstw zanotowało wzrost w przedziale 26-50% w stosunku do roku poprzedniego.
-  Szukanie efektywnych oszczędności, renegocjacja kontraktów, podnoszenie stawek, stały się powszechnym zjawiskiem. Firmy starają się jednak utrzymać kierowców i wielkość floty, aby zachować aktualne zdolności przewozowe na przyszłość.
-  Wyższe ceny frachtów utrudniają długookresowe planowanie działalności firm.
-  Wyraźne zmniejszenie zapytań od klientów na transport w 3 kwartale 2022 roku, które zniwelowało wzrosty z początku 2022 roku.

1 Sytuacja gospodarcza

Branża transportowa, stanowiąca krwioobieg gospodarki, jest jedną z pierwszych, w której zauważalne staje się potencjalne spowolnienie gospodarcze. Spadająca konsumpcja pociąga za sobą mniejsze zapotrzebowania na transport dóbr. OECD opublikowała w listopadzie dane za trzeci kwartał 2022 roku, wskazujące spadek wartości handlu towarowego krajów grupy G20 w niniejszym okresie (Rys. 1.1). „Eksport skurczył się o 1,26%, natomiast import o 1,09%. Z kolei eksport samej Unii Europejskiej zmalał o 1,5%; natomiast import o 0,7%”. [1] Spadająca dynamika wymiany towarowej w Unii Europejskiej ma kluczowe znaczenie dla Polski, ponieważ, jak wskazuje GUS, aż 76% polskiego eksportu kierowane jest do należących do niej państw, z kolei importujemy ze Wspólnoty 51% towarów. [1]

Rys.1.1 Dynamika wymiany handlowej G20 i UE w 3 kwartale 2022 r.



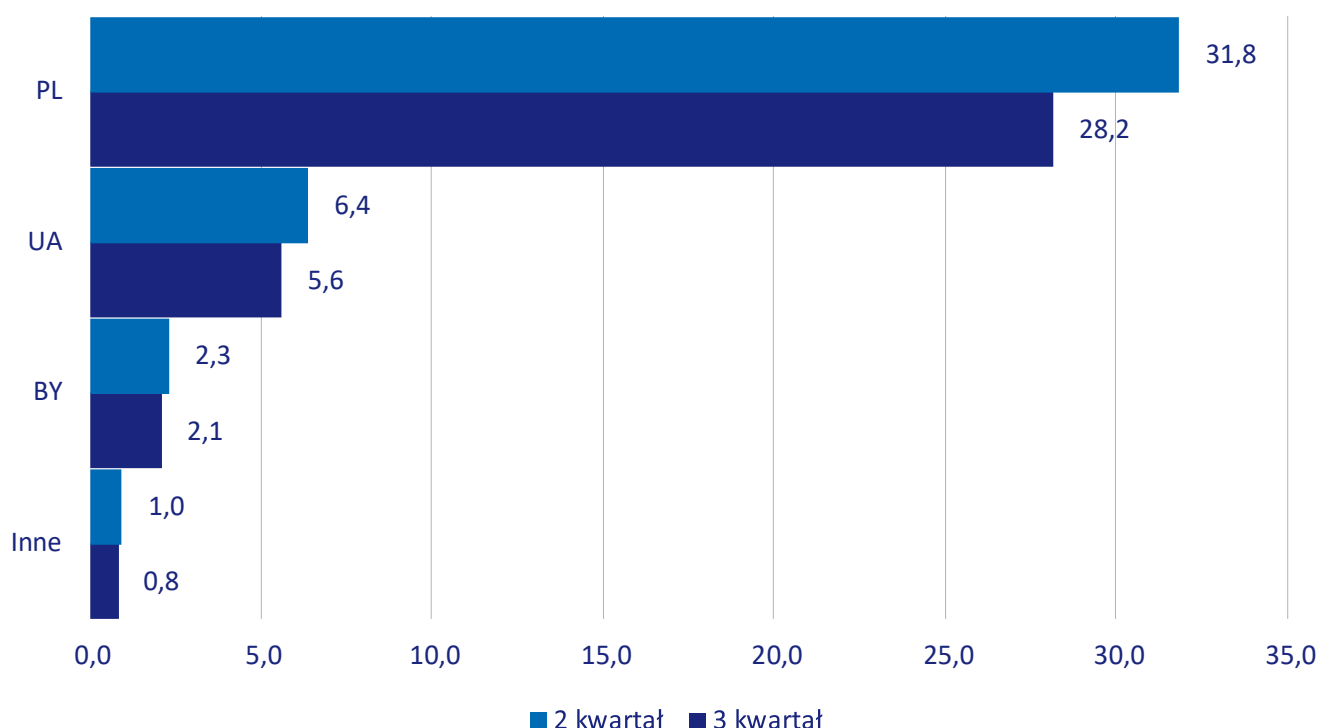
Źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

2 Aktualna ocena kondycji branży transportowej

Według danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego, polska branża TSL zatrudniała na koniec grudnia 2021 aż 951 tys. osób, a także wypracowała 5,7% naszego PKB. [3] Jedną z kluczowych grup w całym sektorze są kierowcy zawodowi, których zaczyna brakować w całej Europie. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) szacowała w 2021 roku niedobór kierowców ciężarówek w Europie na poziomie 425 tys. wakatów, co stanowiło ok. 10% nieobsadzonych stanowisk. [1] Deficyt truckerów niestety charakteryzuje się tendencją wzrostową. Do końca 2022 roku IRU prognozowała pogorszenie sytuacji do 14% wakatów, a do 2026 roku ta liczba może osiągnąć nawet 60%. [1]

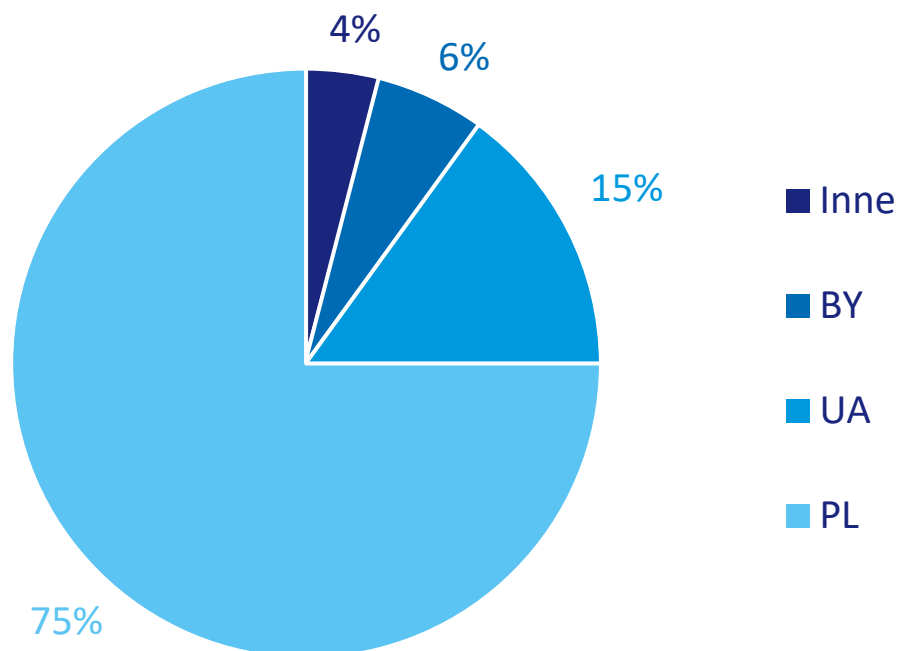
Polska nie jest na tym tle odosobniona i krajowa branża także boryka się z niedoborem personelu. Wśród firm, cały czas największą grupą zatrudnionych są kierowcy z Polski. Stanowią oni blisko 3/4 całej grupy. Obok naszych rodaków, wśród najpopularniejszych nacji znaleźli się niezmiennie pracownicy z Ukrainy oraz Białorusi. Zaobserwowano także, że spadła dynamika odpływu kierowców z Ukrainy i ich udział w całej grupie zawodowej utrzymał się zarówno w drugim, jak i w trzecim kwartale 2022 roku na poziomie blisko 15% (Rys. 2.2).

Rys. 2.1 Kraje na podstawie wydanych kart z największą liczbą kierowców [w tys. wydanych kart]



Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

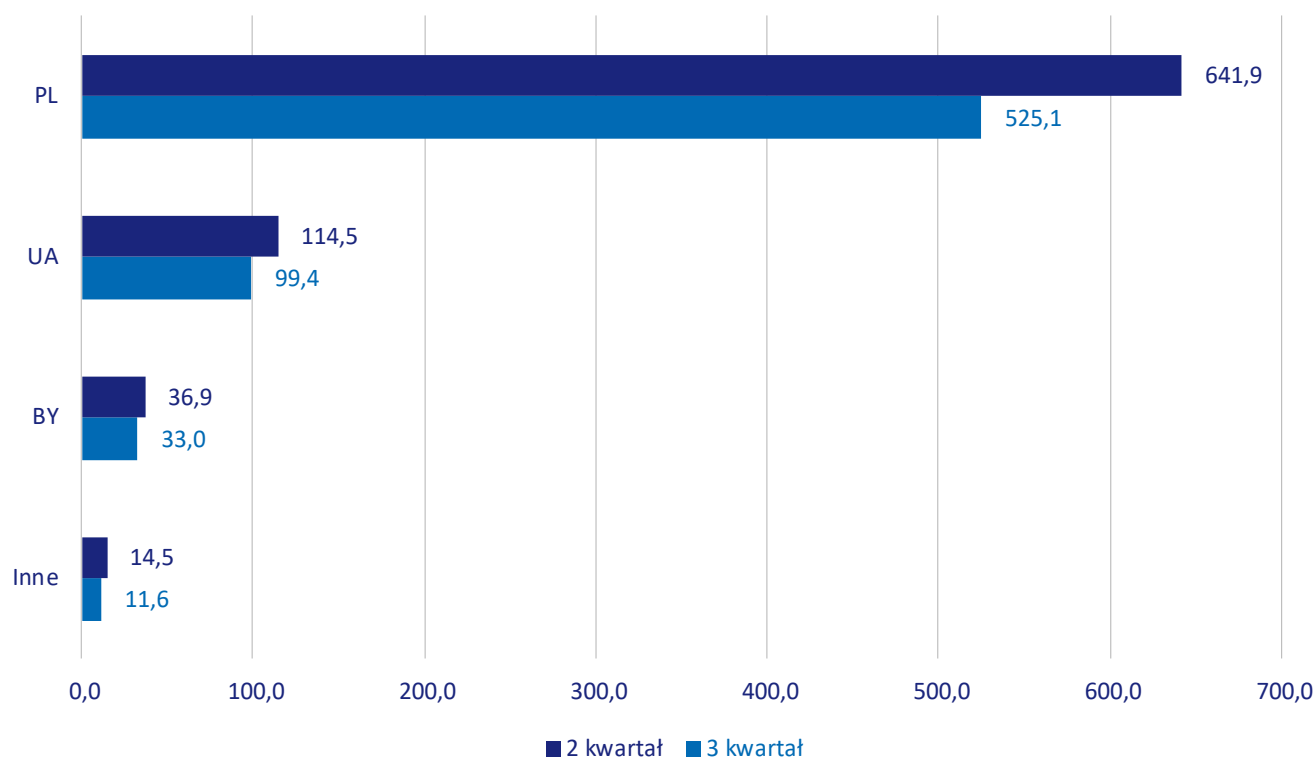
Rys. 2.2 Struktura narodowościowa zatrudnionych kierowców w 3 kwartale 2022 r.



Źródło: na podstawie danych 37 545 kierowców, z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

W przypadku zestawienia kierowców według kraju wydania karty i przejechanych km (Rys. 2.3), to zauważalna jest podobna hierarchia, jak w przypadku liczebności poszczególnych nacji.

Rys. 2.3 Kierowcy według kraju wydania karty, sklasyfikowani na podstawie liczby przejechanych km w 3 kwartale [w mln km]

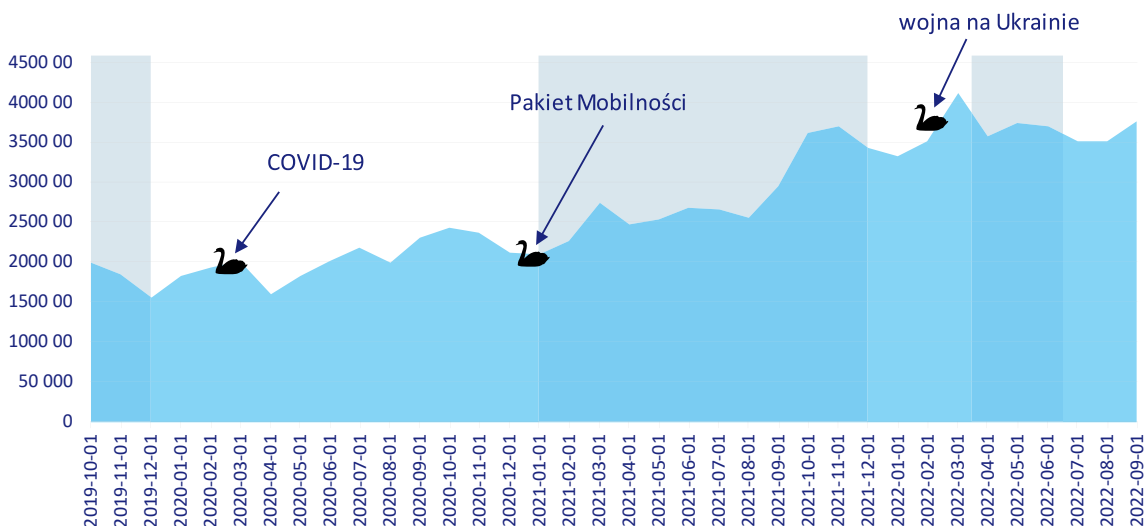


Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

W roku 2022 operacje przewozowe oscylowały na poziomie 1,1 mln przejechanych km na każdy kwartał.

Uśrednione operacje przewozowe branży TSL na podstawie danych z systemów GBox i 4Trans w drugim i trzecim kwartale wskazują na stabilną sytuację branży przewozowej. W drugim kwartale liczba przejechanych kilometrów kształtowała się na poziomie 1,1 mln km, a w trzecim zmalała nieznacznie do 1,08 mln km. Porównując to do pierwszego Branżometru z czerwca 2022 roku, z danymi z pierwszego kwartału wyniki oscylują w podobnych przedziałach wartości, bliskich 1 mln przejechanych km [4].

Rys. 2.4 Ilość przejechanych km a czarne łabędzie



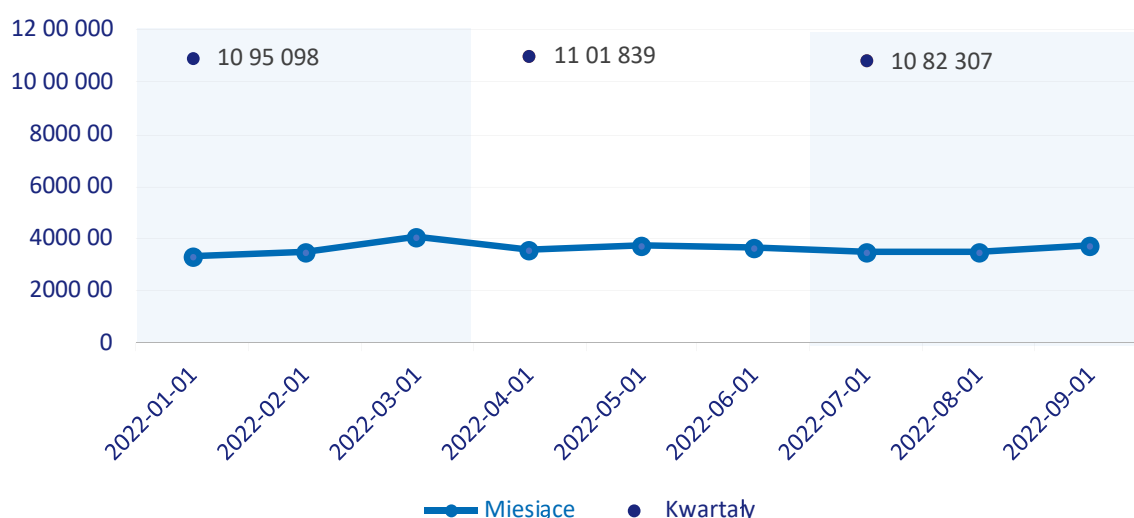
Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

Bardzo interesująco przedstawia się sytuacja branży w dłuższym okresie czasu, w którym zauważalne było oddziaływanie nieprzewidywalnych wydarzeń, tzw. „czarnych łabędzi” (Rys. 2.4). Do najważniejszych dla branży TSL zaliczyć można było lockdown, spowodowany pandemią COVID-19, wprowadzenie obostrzeń związanych z wykonywaniem przewozów kabotażowych oraz cross-trade, w ramach rozwiązań pakietu mobilności. Istotnym punktem był także wybuch konfliktu zbrojnego na Ukrainie. Można przyjąć, że polska branża transportowa poradziła sobie z zaistniałymi wyzwaniami. Jedynie lockdowny, w krótkiej perspektywie czasowej doprowadziły do wyraźnego spadku liczby przejechanych kilometrów. Później jednak nastąpiła poprawa i długofalowy trend wzrostowy. Co ciekawe, wybuch wojny w pierwszych miesiącach wojny wywołał nawet wzrost, z 351,6 tys. km odnotowanych 1 lutego 2022 roku, do 411,0 tys. km w dniu 1 marca 2022 roku, który później został skorygowany do poziomu sprzed inwazji.

Okres w 2022 roku			
	1 kwartał	2 kwartał	3 kwartał
dni w kwartale	90	91	92
suma km w kwartale	1 095 098	1 101 839	1 082 307

W każdym miesiącu pojazdy polskich firm transportowych przejeżdżały podobną liczbę kilometrów. Od 322 do 377 tys. km dla każdego badanego miesiąca. Jedynie w marcu zaobserwowano wyraźne zwiększenie do 411 tys. Wskazane dane mają także bezpośrednie odzwierciedlenie w uśrednionych zestawieniach dla poszczególnych kwartałów (Rys. 2.5). **Można z tego wysnuć wniosek o stabilności operacji przewozowych w trzech pierwszych kwartałach 2022 roku.**

Rys. 2.5 Ilość przejechanych km w 2022 roku

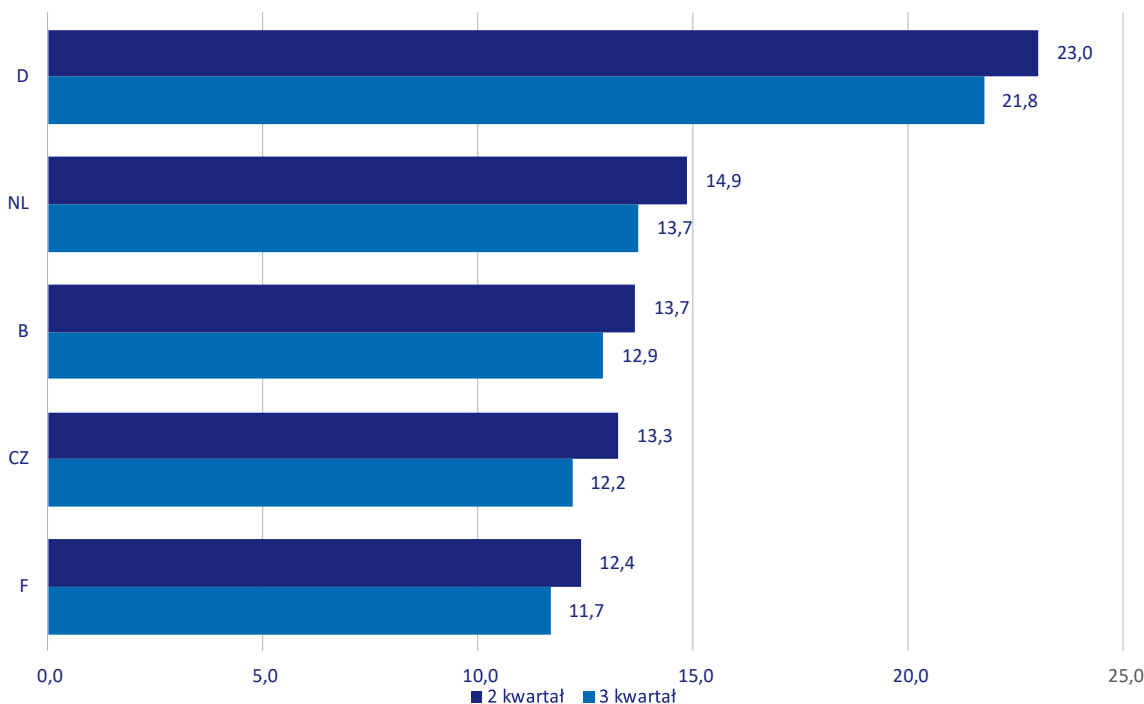


Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

Niemcy są najpopularniejszą destynacją, stanowiącą 17% wszystkich wyjazdów w 3 kwartale.

Kierunek: Niemcy odnotowały największy odsetek wyjazdów, rozumianych jako przekroczenie granicy danego kraju, wśród wszystkich tras. Dotyczyło to zarówno drugiego (18% wszystkich wyjazdów), jak i trzeciego kwartału, gdzie stanowiły one 17% wszystkich odnotowanych wyjazdów. Warto jednak nadmienić, że Niemcy są krajem tranzytowym dla pozostałych zachodnioeuropejskich krajów, stąd może wynikać ich wysoka pozycja. Dla Niemiec było to odpowiednio: 23 tys. oraz 21,8 tys. wyjazdów, a dla Niderlandów odnotowano: 14,9 tys. i 13,7 tys. wyjazdów (Rys. 2.6). Pierwszą trójkę zamknęła Belgia (13,7 tys. wyjazdów i 12,9 tys. wyjazdów). Wśród popularnych kierunków znalazły się także Czechy, Francja, Austria, czy Słowacja. Wartym odnotowania faktem było, że w trzecim kwartale liczba wyjazdów w 10 państwach o największej liczbie wyjazdów zmalała w stosunku do wcześniejszego okresu. Jednakże, nie były to duże spadki. **Ruch do Niemiec, Niderlandów i Belgii spadł jedynie odpowiednio po ok. 1% w stosunku do drugiego kwartału.**

Rys. 2.6 Liczba wyjazdów (przekroczenia granic) do poszczególnych krajów TOP 5 w 2 i 3 kwartale 2022 roku [ilość wyjazdów w tys.]

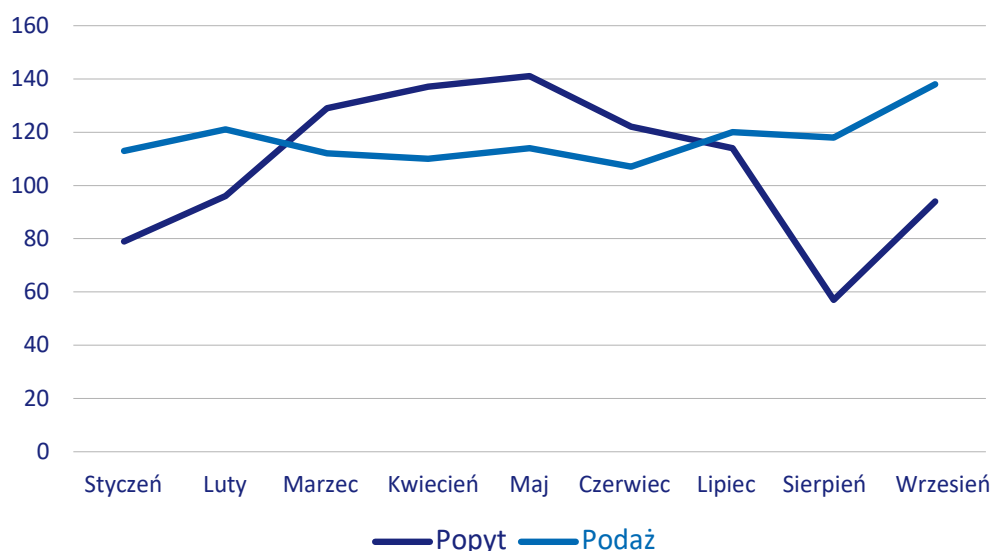


Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

Załamanie popytu na transport na trasie Polska – Niemcy wystąpiło w sierpniu ze 114 punktów na 57 punktów, ale we wrześniu popyt wzrósł do poziomu niecałych 100 punktów z 1 kwartału.

Kolejnym istotnym parametrem mierzącym kondycję branży TSL są zestawienia na giełdzie transportowej. Analizę przeprowadzono za pośrednictwem narzędzia Metrix, analizującego rynek SPOT-owy transportu drogowego. Indeks popytu pokazuje zrealizowane i niezrealizowane zapytania klientów. Z kolei, wskaźnik podaży obliczany jest na podstawie podjętych przez przewoźników negocjacji odnośnie tych zapytań. Dane Metrix wyrażone są w punktach, które są porównywalne między poszczególnymi okresami. [2] Najpopularniejszym kierunkiem transportowym, jak wspomniano wcześniej jest Polska – Niemcy. Od początku 2022 roku uśredniony popyt na usługi transportowe rósł, od 101 pkt. w pierwszym kwartale do 133 pkt. w drugim, osiągając swoje apogeum w maju (Rys. 2.7). Później nastąpił dłuższy spadek, wraz z sierpniowym załamaniem. Łącznie w 3 kwartale osiągnął on 88 pkt., odbijając się prawie do poziomu z pierwszej ćwiartki roku. Może to oznaczać jedynie wakacyjne zmniejszenie zapotrzebowania na transport. Podaż była bardziej stabilna, z małą tendencją wzrostową, oscylując dla poszczególnych kwartałów odpowiednio wokół wartości: 115, 110, 125 punktów. Oznacza to stabilną liczbę negocjowanych kontraktów w opisywanym okresie.

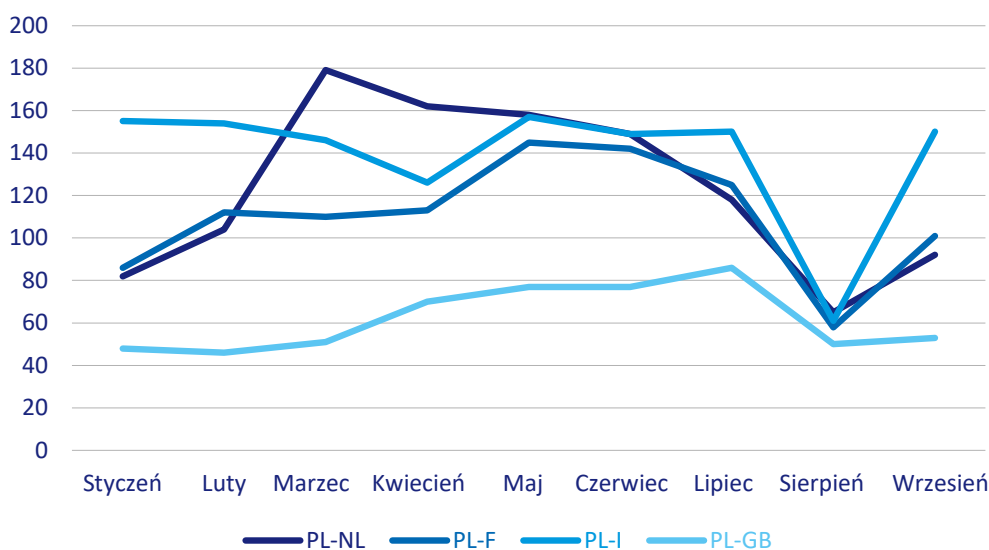
Rys. 2.7 Podaż i popyt na trasie Polska-Niemcy w 1-3 kwartale 2022 r.



Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

Wśród popularnych kierunków u polskich przewoźników należy się przyjrzeć relacjom: Polska – Niemcy, Polska – Francja, Polska – Włochy, a także Polska – Wielka Brytania (Rys. 2.8). W relacji do Niemiec rynek SPOT dla popytu przypominał kierunek niemiecki, gdzie PIK wystąpił nieco wcześniej, bo w marcu. Wskazania dla Wielkiej Brytanii były bardzo stabilne, bez większych odchyłeń. Natomiast dla pozostałych destynacji zaobserwowano stopniowy wzrost. Cechą wspólną wszystkich destynacji było załamanie w sierpniu, po którym popyt odbił w górę do poziomów bliskich pierwszemu kwartałowi.

Rys. 2.8 Popyt na różnych kierunkach w 1-3 kwartale 2022 r.

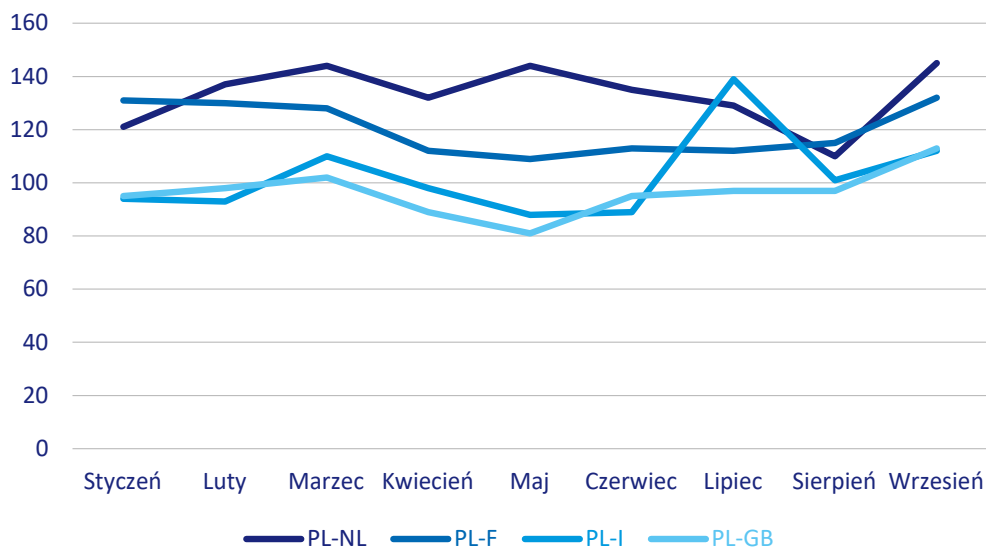


Źródło: opracowanie własne w oparciu o narzędzie Metrix analizujące stawki na platformie Trans.eu [2]

Podaż na transport była stabilna, przewyższając na koniec trzeciego kwartału wartości z początku roku na wszystkich badanych destynacjach.

Wskaźniki podaży charakteryzowały się stabilnością dla wszystkich relacji na przestrzeni trzech pierwszych kwartałów (Rys. 2.9). Badane destynacje po sierpniowych spadkach zanotowały odbicie kursów we wrześniu. Relacja na Włochy cechowała się największymi wahaniami kursów. Największe wybiecie, większe niż we wrześniu, bo aż 50 punktów zaliczyła w lipcu na poziomie 139 pkt., przewyższając tym samym kurs na kierunku niderlandzkim.

Rys. 2.9 Podaż na różnych kierunkach w 1-3 kwartale 2022 roku



Źródło: opracowanie własne w oparciu o narzędzie Metrix analizujące stawki na Giełdzie Trans.eu [2]

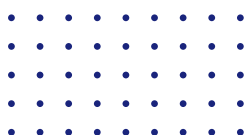
Średni ogólny czas pobytu za granicą także uległ nieznacznemu skróceniu pomiędzy poszczególnymi kwartałami. Zmalał on o około 180,5 tys. dni. W drugim kwartale odnotowano 1,04 mln, a w 3 zmalał do 868 tys. dni.

Wiele wskazuje na to, że 2023 rok nie będzie łatwym czasem dla przewoźników i wymusi na nich sporo pracy oraz wysiłku w usprawnianie procesów w przedsiębiorstwie tak, aby pozostać konkurencyjnym na rynku. Ostatni kwartał 2022 roku to czas mniejszego popytu na usługi transportowe i najprawdopodobniej ten niekorzystny trend jeszcze się utrzyma, chociażby ze względu prognozowany spadek wzrostu PKB w krajach UE – wskazuje Kamil Wolański, Kierownik Działu Ekspertów, Grupa Inelo.

KOMENTARZ EKSPERTA

Kamil Wolański

Kierownik Działu Ekspertów,
Grupa Inelo.



3 Badanie w liczbach. Ogólne podsumowanie

Badanie zrealizowano metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview) na próbie **89 respondentów**, między 1 a 23 grudnia 2022 roku. Ankieta elektroniczna została przygotowana wspólnie przez Polski Instytut Transportu Drogowego oraz Grupę Inelo. Dystrybuowano ją przy wsparciu wielu portali branżowych, a także przez firmy współpracujące.

4/10 respondentów realizowało transport międzynarodowy na obszarze Unii Europejskiej. Co piąty przewoźnik wykonywał transport krajowy. Przewozy kabotażowe wykonywało 21% ankietowanych. Na przeciwnym biegunie znalazły się podmioty wożące towary poza Unię Europejską (11% wskazań), a najmniej popularnym był transport lokalny z poziomem zaledwie 7% uczestniczących w nim firm.

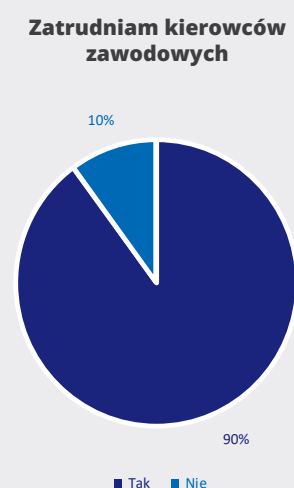
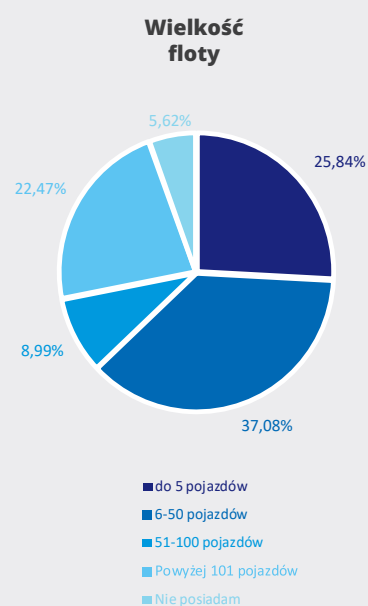
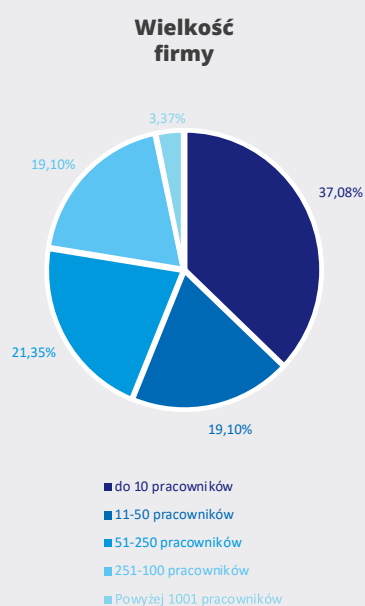
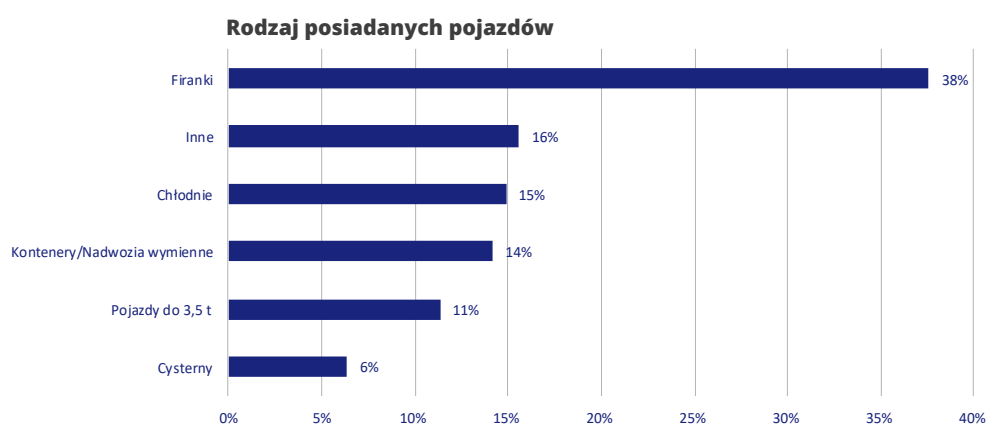
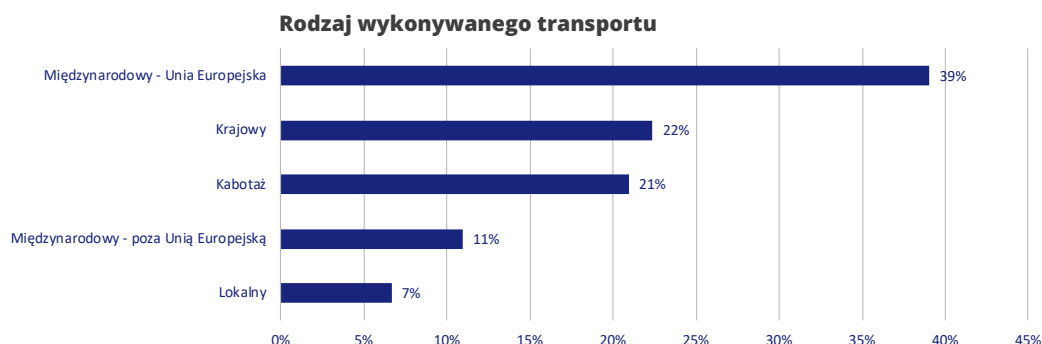


Najwięcej badanych, bo 38% posiadało w swoich flotach pojazdy typu „firanka”. Pozostałe rodzaje pojazdów reprezentowane były na podobnym poziomie. Chłodnie stanowiły 15%, kontenery lub nadwozia wymienne 14%, a pojazdy o dmc do 3,5 tony 11%. Istotną kategorią, z drugą co wielkością liczbą wskazań było „inne” z 2 na 10 wskazań. Znalazły się w niej różnego rodzaju pojazdy specjalistyczne i nietypowe. Najmniej licznie reprezentowaną grupą, z zaledwie 6% wskazań byli posiadacze cystern.

W badaniu dominowali reprezentanci małych i średnich firm przewozowych.

Blisko 37% respondentów zatrudniało do 10 pracowników. Co więcej, także 1/4 wszystkich podmiotów posiadała flotę do pięciu pojazdów. W przypadku struktury zatrudnienia, badani posiadający firmy w kolejnych przedziałach wielkości, rozłożyli się niemal po równo. 2 na 10 zatrudniało między 11 a 50 pracowników, 51-250, czy 251-1000. Największe firmy stanowiły najmniejszy odsetek wśród badanych z reprezentacją

na poziomie blisko 3%. Najwięcej ankietowanych posiadało flotę między 6-50 pojazdów. Wskazało tak blisko 37% respondentów. 2 na 10 badanych, dysponowało flotą powyżej 101 pojazdów. Warto nadmienić, że 5,6% firm nie posiadało jakiegokolwiek floty transportowej.

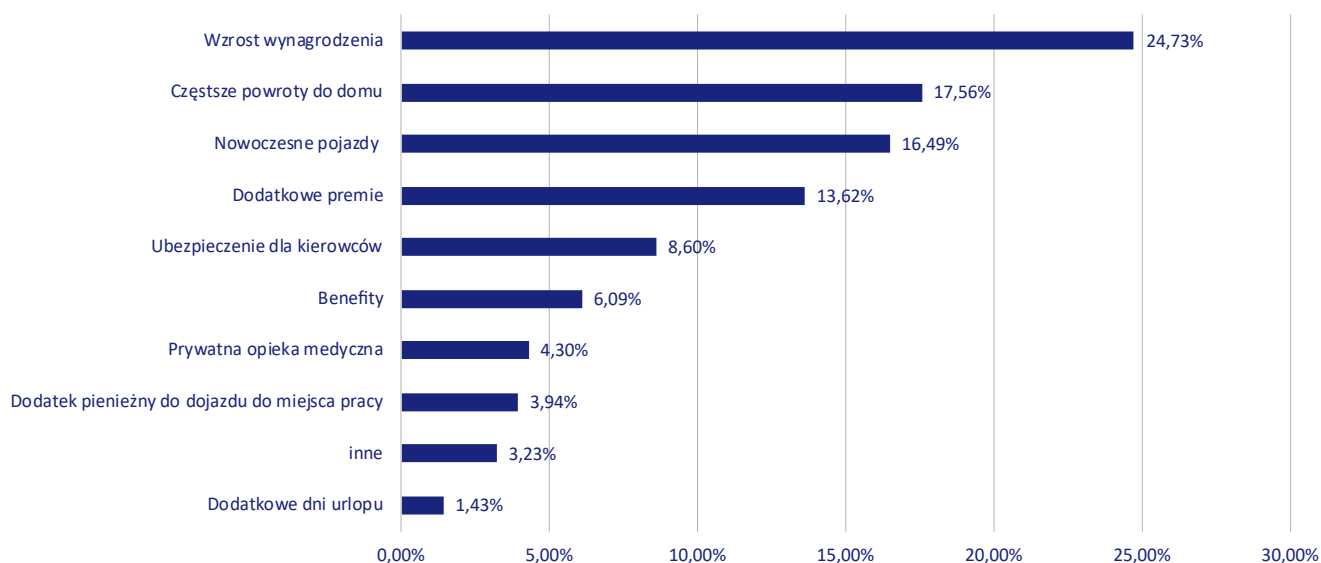


4 Problem z niedoborem kierowców

7 na 10 przedstawicieli firm odczuło niedobór kierowców na rynku pracy.

Istotnym problemem spędzającym sen z oczu menedżerom branży TSL jest niedobór kierowców na rynku. W badaniu ankietowym postanowiono sprawdzić, jak bardzo w ostatnich miesiącach był on odczuwalny dla firm przewozowych. Zdecydowana większość badanych, bo prawie 90% zatrudniało przynajmniej jednego kierowcę zawodowego. 7 na 10 przedstawicieli firm odczuło niedobór kierowców na rynku pracy. Jedynie 29% nie sygnalizowało takiego problemu. W świetle wyraźnie nakreślonego deficytu, na znaczeniu zyskują wszelkie działania, nakierowane na wzmocnienie motywacji personelu do dalszego pozostania w firmie. Postanowiliśmy zapytać przedstawicieli przedsiębiorstw o najpopularniejsze metody zachęcające kierowców do pracy u tego samego pracodawcy. Respondenci mogli udzielać dowolnej liczby odpowiedzi, w zależności od stosowanych w ich firmach metod.

Rys. 4.1 W jaki sposób Państwa firma „zatrzymuje” kierowców w firmie?



Najchętniej wybieranym sposobem było oferowanie podwyżek wynagrodzeń dla kierowców zawodowych (Rys. 4.1). Blisko 1/4 badanych zadeklarowała takie działanie. Wśród benefitów finansowych znalazły się także dodatkowe premie, na które postawiło około 14% respondentów. Popularnym rozwiązaniem okazały się także działania ukierunkowane na wzrost komfortu wykonywanej pracy. Około 18% respondentów działało w kierunku organizacji przewozów, pozwalającej na częstsze powroty ich kierowców do domu. Z kolei prawie 17% postawiło na nowoczesne pojazdy w swoich flotach. Pozostałe działania były już mniej popularne, tj. ubezpieczenia dla kierowców, benefity, prywatna opieka medyczna, dodatek pieniężny do dojazdu do miejsca pracy. Najrzadziej stosowano motywację w postaci dodatkowych dni urlopowych (ok. 1,5%). Pojawiły się również pojedyncze głosy, mówiące o przyjaznej atmosferze w pracy, a także „dbaniu o sprzęt i kierowcę”, czy „optymalizację procesów, wdrażanie zgłaszanych zmian, wzmacnianie przynależności kierowcy do organizacji”.

Z mojego doświadczenia oraz licznych rozmów z kierowcami i właścicielami firm transportowych wynika, że coraz częściej kierowcy szukając nowego miejsca pracy, zwracają uwagę na częstotliwość powrotów do domu. Na rynku pojawiają się młodzi kierowcy, których sytuacja społeczna nie pozwala na pobyt w trasie kilka tygodni. Dla tej grupy kierowców czynnik materialny schodzi na dalszy plan – wskazuje Piotr Dajema, Ekspert do spraw wdrożeń i szkoleń, Grupa Inelo.

KOMENTARZ EKSPERTA

Piotr Dajema

Ekspert do spraw
wdrożeń i szkoleń,
Grupa Inelo

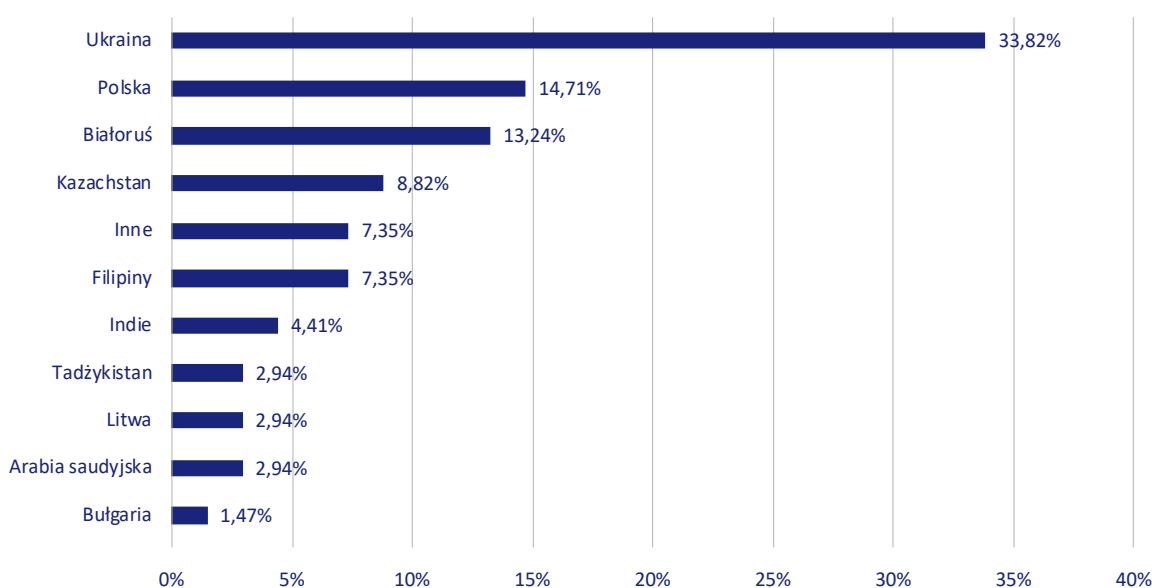


Około 47% firm poszukuje nowych kierowców z Ukrainy i Białorusi.

Obok aktywności pozwalającej zatrzymać w firmach aktualnie pracujących kierowców, przedsiębiorcy podejmowali działania mające na celu sprowadzenie potrzebnego personelu z różnych krajów. Dominującym kierunkiem, na który decydowała się blisko połowa badanych, były kraje znajdujące się najbliżej na wschód, czyli Ukraina i Białoruś. Około 34% firm poszukuje kierowców z Ukrainy, a 13% z Białorusi. Prawie 15% badanych wskazało Polskę, jako kraj, z którego rekrutują personel. Warty odnotowania jest także Kazachstan z blisko 8% liczbą odpowiedzi. Wiele państw, zarówno z Europy, jak i Azji,

znalazło się w kategorii „inne”. Wśród blisko 7% wskazań w tej grupie odnotowano pojedyncze wskazania dla: Łotwy, Estonii, Rosji, Belgii, Nepalu, Wietnamu, Uzbekistanu, Kirgistanu, Gruzji i Mołdawii. Południe naszego kontynentu (Bułgaria, Rumunia, Turcja) jako kierunek rekrutacji, cieszyło się wręcz marginalnym zainteresowaniem. W badaniu wymieniono jeszcze także państwa dalsze geograficznie, tj.: Indie, Filipiny, czy Arabię Saudyjską. Łączne wskazania dla nich oscylowały w okolicy 15%, z dominacją Filipin, na które przypadała niemal połowa wskazanych odpowiedzi wśród tych trzech państw

Rys. 4.3 Kraje z których rekrutuje się kierowców

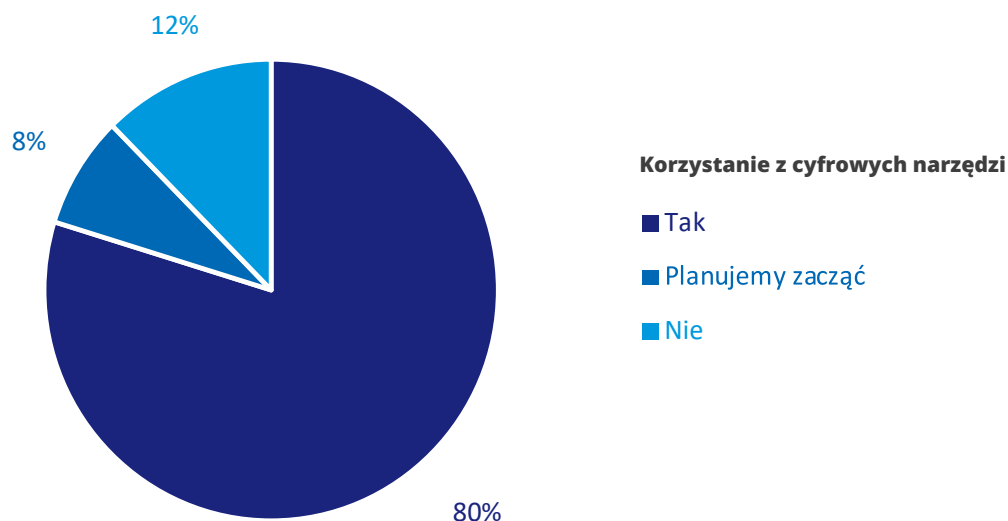


5 Cyfryzacja branży TSL

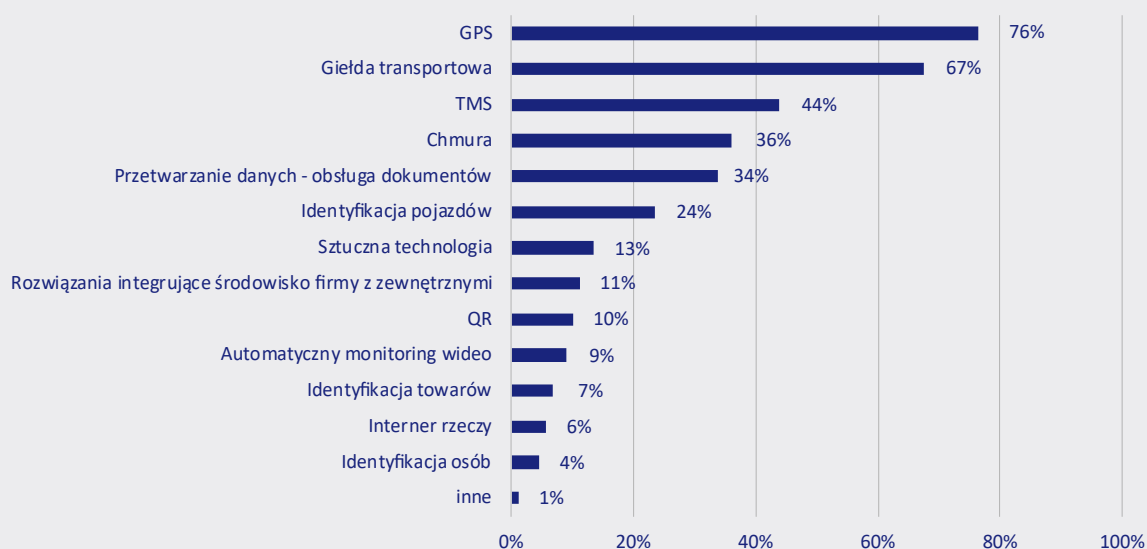
Badane firmy z branży TSL chętnie korzystają z nowoczesnych rozwiązań cyfrowych. Zadeklarowało tak 8 na 10 respondentów. Chcąc poznać, jakie technologie cieszyły się największą popularnością postanowiono wyszczególnić różne technologie w pytaniu z możliwością wielokrotnego wyboru odpowiedzi. Nie było ograniczeń co do liczby wskazań. Spośród najpopularniejszych rozwiązań na pierwszy plan wysunęło się używanie GPS, z którego korzystało prawie 70% ankietowanych, a 6 na 10 korzysta z giełd transportowych. Dodatkowo blisko 44% używa narzędzi TMS. Otwartość na cyfryzację

przejawia się także w tym, że coraz więcej firm decyduje się na przechowywanie swoich danych i przetwarzanie w chmurze oraz na cyfrowe przetwarzanie danych – polegające na obsłudze dokumentów. Już po odpowiednio 1/3 badanych zadeklarowała, że tak czyni zarówno działając w chmurze jak i obsługując cyfrowe dokumenty. Warto odnotowania jest także, że prawie co czwarty badany stwierdził, że stosuje narzędzia do identyfikacji pojazdów.

Rys. 5.1 Czy korzystasz z cyfrowych narzędzi?



Z jakich nowoczesnych technologii korzystają Państwo w firmie?



*Przez pojęcie GPS, autorzy badania rozumieją podstawową telematykę dającą możliwość śledzenia lokalizacji pojazdu i jego parametrów wraz z informacją z tachografu.

Polscy przewoźnicy nie mają się czego wstydzić jeśli chodzi o nowoczesną flotę jak i inwestycje w cyfryzację. Mit o tym, że tylko duże firmy potrzebują nowoczesnych rozwiązań dawno upadł. Narzędzia takie jak systemy telematyczne, zintegrowane z systemami klasy TMS, stają się standardem również dla małych i średnich firm. Motywacją jest tutaj potrzeba automatyzacji procesów, centralizacji danych oraz ucieczka od papierologii. Co więcej, nie wymaga to jednorazowych dużych inwestycji, można opierać się na modelu abonamentowym. Dodatkowo widać trend w korzystaniu z outsourcingu, między innymi w kwestii rozliczania czasu pracy kierowców – podkreśla Tomasz Czyż, Ekspert technologiczny branży TSL, Grupa Inelo.

Tomasz Czyż

Ekspert technologiczny
branży TSL, Grupa Inelo

6

Bieżąca kondycja firm

98% badanych firm transportowych wskazuje na wzrost kosztów swojej działalności. Najwięcej w przedziale 26-50%.

Obecna, napięta sytuacja geopolityczna i gospodarcza bez wątpienia odbija się bezpośrednio na bieżącej działalności firm transportowych. Transport towarów, w szczególności na międzynarodowych kierunkach, jest odzwierciedleniem sytuacji gospodarczej. 93% badanych firm monitoruje swoją rentowność. Przeprowadzone badanie dostarczyło informacji, że dla prawie wszystkich podmiotów, bo u 98% badanych, koszty działalności wzrosły. 6 na 10 respondentów skarżyło się na wzrost kosztów w przedziale 26-50%. Podniesienie kosztów o 1/4 wskazała grupa 1/3 badanych.

Największe wzrosty były dotkliwe dla blisko 4%. Z kolei, zaledwie jeden respondent stwierdził coś zupełnie odwrotnego, czyli spadek kosztów i to aż o 51%. Był to jednak głos odosobniony.

Istotnym czynnikiem podniesienia nakładów pieniężnych w branży transportowej jest wzrost kosztów wynagrodzeń kierowców oraz znacząca podwyżka cen paliw. W odpowiedzi na nowelizację przepisów europejskich, polscy ustawodawcy zlikwidowali możliwość naliczania nieopodatkowanych i nieoskładkowanych świadczeń z tytułu podróży służbowych. W konsekwencji tych zmian zwiększenie kosztów wynagrodzeń kierowców sięgnęło nawet do 40% – wskazuje Piotr Dajema.

KOMENTARZ EKSPERTA

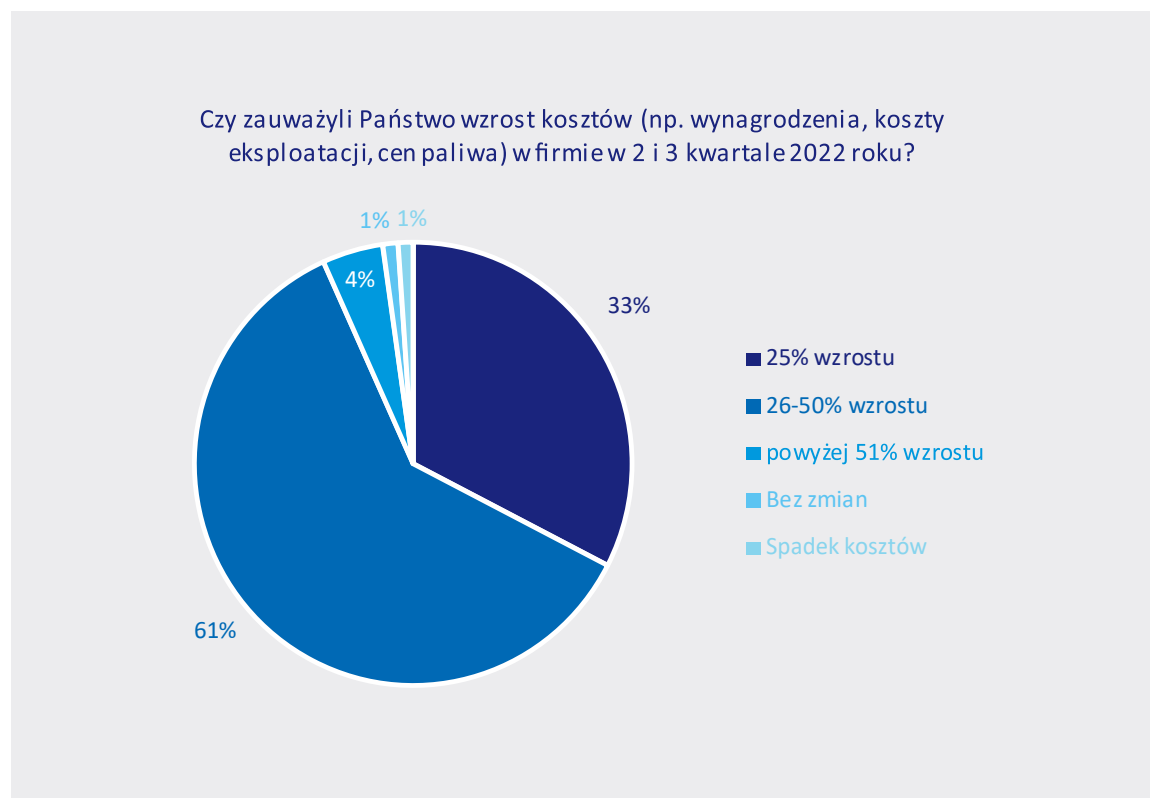
Piotr Dajema

Ekspert do spraw
wdrożeń i szkoleń,
Grupa Inelo

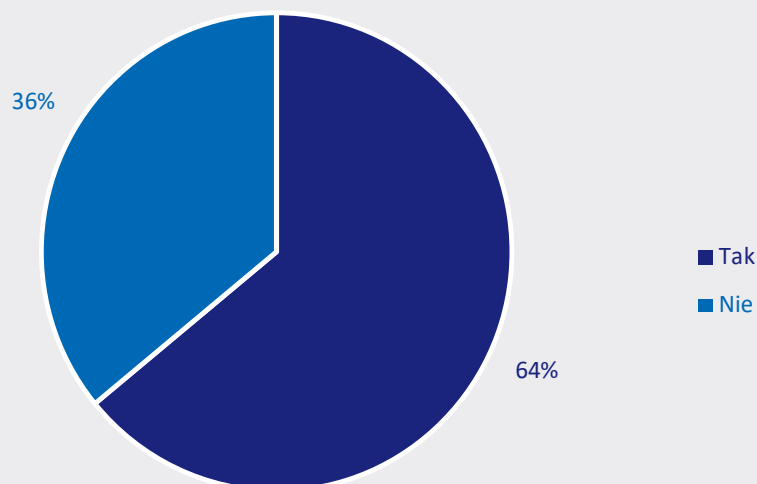


2/3 przedsiębiorstw wzrost kosztów musiało zrekompensować podniesieniem cen frachtów. 36% podmiotom nie udało się wynegocjować lepszych kontraktów.

Rys. 6.1 Wzrost kosztów przedsiębiorstw w kontekście bieżącej działalności



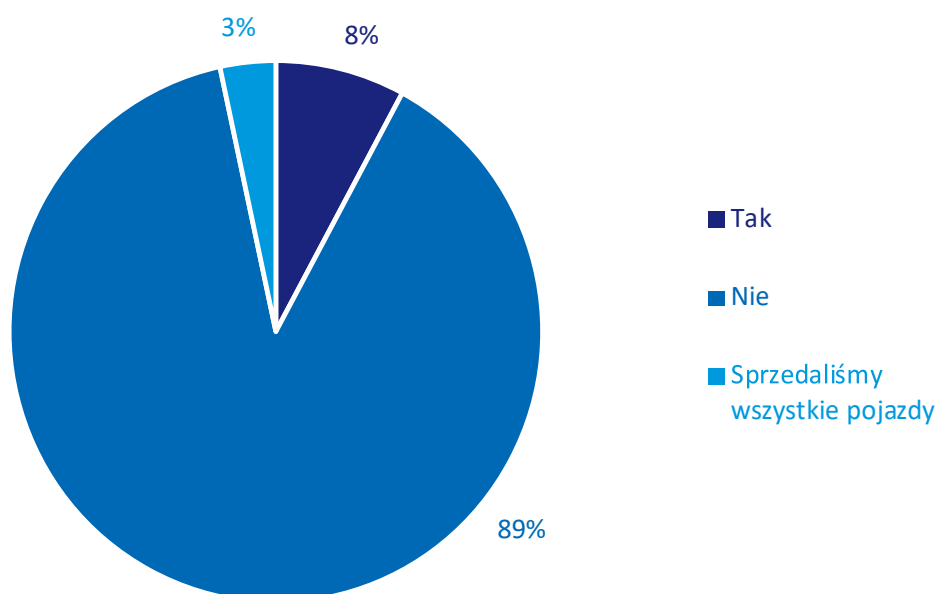
Czy wzrost kosztów przełożył się na wzrost cen frachtów?



Blisko 89% badanych nie posiadało w swoich flotach pojazdów zasilanych LNG.

Jednym z istotnych problemów nękających obecnie gospodarkę jest wzrost cen nośników energii, w szczególności gazu. Kiedy ceny LNG były atrakcyjne oraz obowiązywały w niektórych krajach zwolnienia z opłat drogowych, a także w celu ograniczenia emisyjności, część przedsiębiorców postanowiła zainwestować w pojazdy napędzane gazem. W toku badań przeprowadzonych do niniejszego raportu okazało się, że nie był to jednak powszechny problem. Blisko 89% badanych nie posiadało w swoich flotach pojazdów zasilanych LNG. Odminną drogą podążyło tylko 8%, posiadając taki tabor, którego wykorzystanie nie przekraczało łącznie 1/4 całej ich floty. Co więcej, jeden badany przyznał, że posiada u siebie pojazdy napędzane LNG, ale ich aktualnie nie wykorzystuje. Istotnym faktem jest, że część przedsiębiorców zareagowała szybko w kwestii zmniejszenia rentowności floty gazowej i 3% badanych potwierdziło sprzedaż całej floty LNG.

Rys. 6.2 Czy Państwa firma posiada pojazdy zasilane LNG?



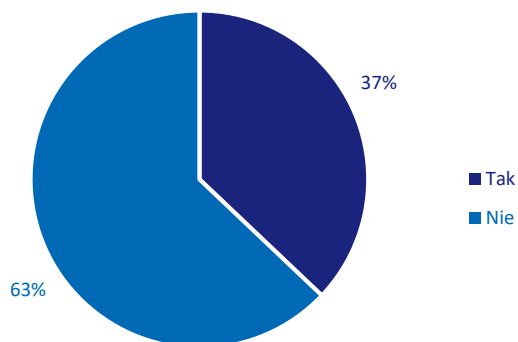
Drugi i trzeci kwartał nie skutkował w opinii badanych wycofaniem się z tras realizowanych w pierwszej ćwiartce 2022 roku. Zaledwie 1/3 badanych wskazała, że zmniejszyła się liczba realizowanych przez nich tras. Niestety obecna sytuacja także nie sprzyjała rozszerzeniu oferty firmowych przewozów. 4 na 10 przewoźników pochwaliło się dodatkowymi trasami w stosunku do pierwszego kwartału.

Aż 45% badanych wskazało, że terminy płatności wydłużyły się.

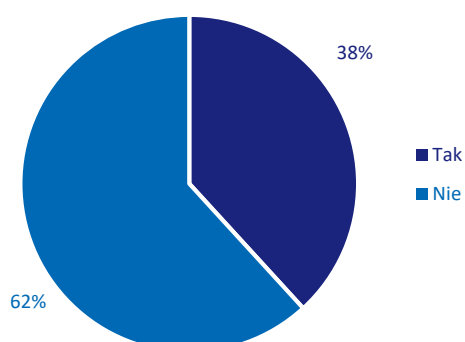
Pomimo dynamicznej sytuacji na rynku, 44% respondentów nie przewiduje w najbliższym czasie problemów z zachowaniem płynności finansowej. Obecnie tylko 1/4 podmiotów zadeklarowała wskazane problemy. Niepokojącym zjawiskiem jest fakt, że blisko 3 na 10 przewoźników zauważa ryzyko w utracie płynności finansowej w najbliższej przyszłości. Potwierdzają to odpowiedzi na kolejne pytanie dotyczące terminów płatności pomiędzy 2 i 3 kwartałem 2022 roku (Rys. 6.3). Aż 45% badanych wskazało, że terminy płatności się wydłużyły (połączone kategorie zdecydowanie tak i raczej tak). Dla podobnej, choć minimalnie większej liczby, pozostały one jeszcze bez zmian. Niestety tylko 8% zadeklarowało poprawę czasu płatności.

Rys. 6.3 Sytuacja firm w 2 i 3 kwartale 2022 roku

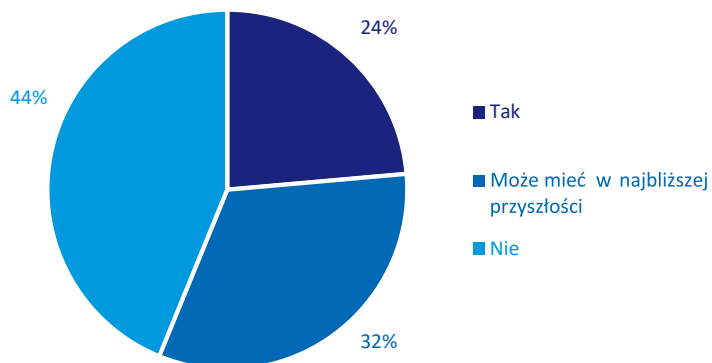
Czy w 2 i 3 kwartale 2022 roku wycofali się Państwo z realizowania niektórych tras, które były realizowane jeszcze w 1 kwartale 2022 roku?



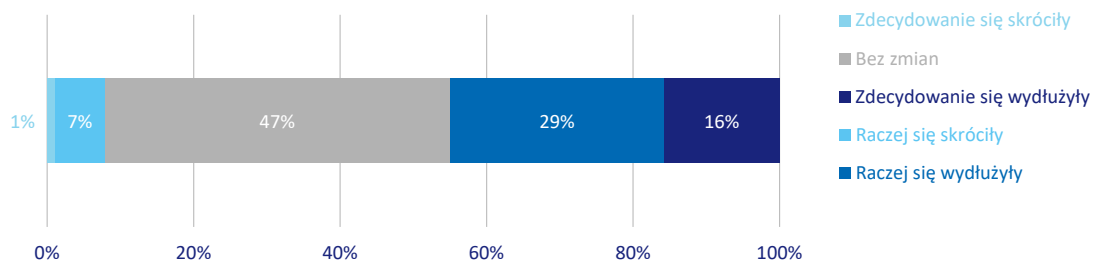
Czy rozszerzyli Państwo działalność w realizowaniu dodatkowych tras w 2 i 3 kwartale 2022 roku, które wcześniej nie były realizowane?



Czy Państwa firma ma lub może mieć problemy z zachowaniem płynności finansowej?



Jak zmieniły się terminy płatności za świadczone przez Państwa usługi w porównaniu do 2 i 3 kwartału 2022 roku?



Największe zadeklarowane wycofanie się z przewozów nastąpiło w kursach na wschód i południe naszego kontynentu. W szczególności na Białoruś, Bałkany i Ukrainę.

Obecna sytuacja międzynarodowa zmieniła kierunki przewozów, jakie przewoźnicy wykonywali w ostatnich latach. Największa redukcja nastąpiła w kursach na wschód i południe naszego kontynentu. Biorąc pod uwagę różnicę między deklarowanymi wzrostami liczby przewozów a spadkami, to największe tąpnięcie nastąpiło w kierunku na Białoruś, bo prawie 6%. Skumulowany spadek na Bałkany i Ukrainę wyniósł łącznie po około 5,3%. Interesująco na tym tle wyglądają przewozy do Wielkiej Brytanii. Na wskazanym odcinku najwięcej respondentów zadeklarowało nominalne wycofanie się z obsługi tego rynku. Jednakże zanotowano tutaj także jeden z największych odsetków deklaracji o wzroście przewozów. Aż 7,6% badanych zwiększyło ruch. Może to oznaczać, że z rynku odpadli przewoźnicy, którzy nie byli wyspecjalizowani w specyfice tamtejszego rynku, dając tym samym większe pole manewru dla firm preferujących brytyjski kierunek. Sumarycznie różnica między wycofującymi się a zwiększającymi liczbę przewozów plasowała się na poziomie 1,7% i znalazła się w mniej więcej w połowie zestawienia wszystkich destynacji (Rys. 6.4).

Wielka Brytania od kilku lat boryka się z problemem utrzymania ciągłości dostaw. Szukając rozwiązania problemu zdecydowano się złagodzić restrykcyjne ograniczenia przepisów, głównie w zakresie przewozów kabotażowych. Jednakże zmiany wprowadzone w styczniu 2023 roku w wyniku podpisanej umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem mogą znacznie utrudnić realizację zadań przewozowych – dodaje Piotr Dajema.

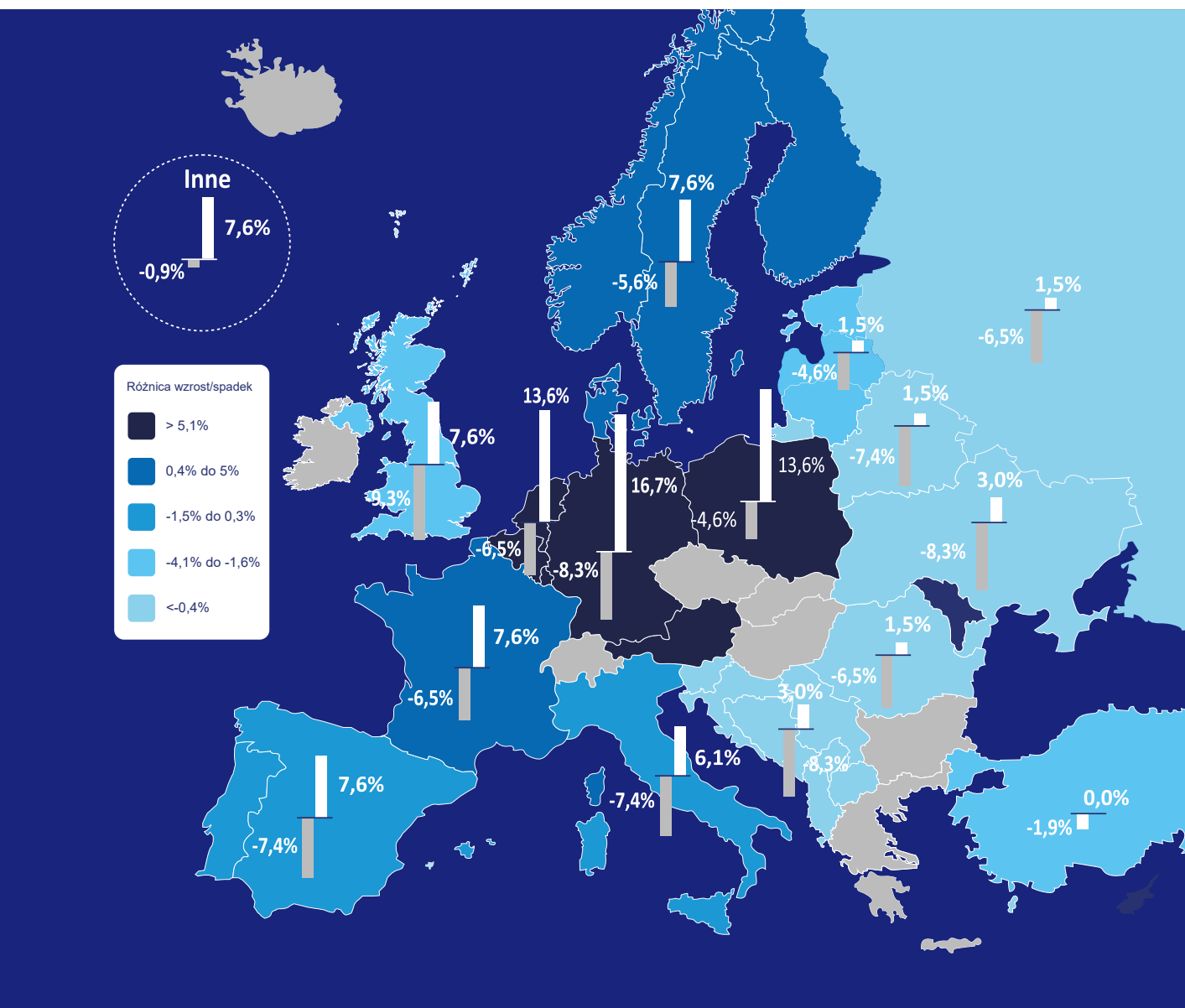
KOMENTARZ EKSPERTA

Piotr Dajema

Ekspert do spraw
wdrożeń i szkoleń,
Grupa Inelo



Rys. 6.4 Wycofanie się z obsługi oraz wzrost przewozów na poszczególnych kierunkach międzynarodowych



Na przeciwnym biegunie znalazła się Polska. Różnica wyniosła tu aż 9% i znacząco przewyższała wycofanie się z rynku. Kierunek polski odnotował także jeden z większych odsetków deklaracji o bezwzględny wzroście przewozów. Blisko 14% firm zadeklarowało zwiększenie ich liczby. Pod względem kierunku preferowanego przez badanych przewoźników da się zauważyć podążanie w kierunku Europy Zachodniej: Niemiec i Austrii oraz krajów Beneluxu. Co szósty badany, a była to najwyższa liczba, wskazał na wzrost przewozów do Niemiec/Austrii. Co prawda do wycofania się z tego rynku przyznało się ponad 8%, ale różnica „na plus” wyniosła ponad 8% na korzyść opisywanego kierunku.

7

Reakcja firm na wzrost kosztów działania

8 na 10 podmiotów renegocjuje warunki kontraktów, a także podnosi ceny frachtów.

Firmy z branży transportowej zmuszone są podejmować szereg działań przeciwdziałających kryzysowi. W badaniu podzielono je na dwa bloki. Pierwszy dotyczył strictly działalności operacyjnej przedsiębiorstw. Drugi zaś wiązał się z dostosowaniem polityki personalnej i flotowej. Wszystkie badane przedsiębiorstwa podjęły się negocjowania wyższych stawek z kontrahentami. Dla 6 na 10 było to wręcz zdecydowanie istotne działanie. Oprócz tego firmy dynamicznie poszukiwały bardziej opłacalnych kontrahentów. Takiego zdania było łącznie 88% badanych. Tylko około 9% raczej nie podejmowała powyższych działań. Renegocjowanie warunków kontraktu i podniesienie cen frachtów było także skutkiem obecnego kryzysu. W obu przypadkach 8 na 10 podmiotów podjęło działania w tym kierunku.

Prawie połowa badanych była zdecydowanie przeciwna kredytowaniu się w celu walki ze wzrostem cen.

Warto także wskazać jakich działań nie podejmowali menedżerowie firm. W dobie podwyższonej inflacji unikali zaciągania kredytów, czy pożyczek. Prawie połowa badanych była zdecydowanie przeciwna kredytowaniu się (Rys. 7.1). Kolejne 3/10 raczej niechętnie zaciągało tego typu zobowiązania. Standardowo firmy starały się też trzymać dalej stałych kontraktów. Łącznie 2/3 respondentów zwracała uwagę na utrzymanie tych kontraktów. Połowa „raczej nie”, a pozostali zdecydowanie negowali taką opcję. Interesującym elementem jest, że 2/3 respondentów wykazało brak działań w kierunku poszukiwania nowych zleceń oraz inwestycji w giełdy transportowe. Może to wynikać z faktu, że firmy już pozyskują zlecenia na rynku SPOT. Wskazane zagadnienie należałoby poddać pogłębionej analizie. Badane firmy zadeklarowały także przywiązanie do

dotychczasowych dostawców kart paliwowych. Aż 7 na 10 nie planowało zmian w już posiadanych rozwiązaniach.

KOMENTARZ EKSPERTA

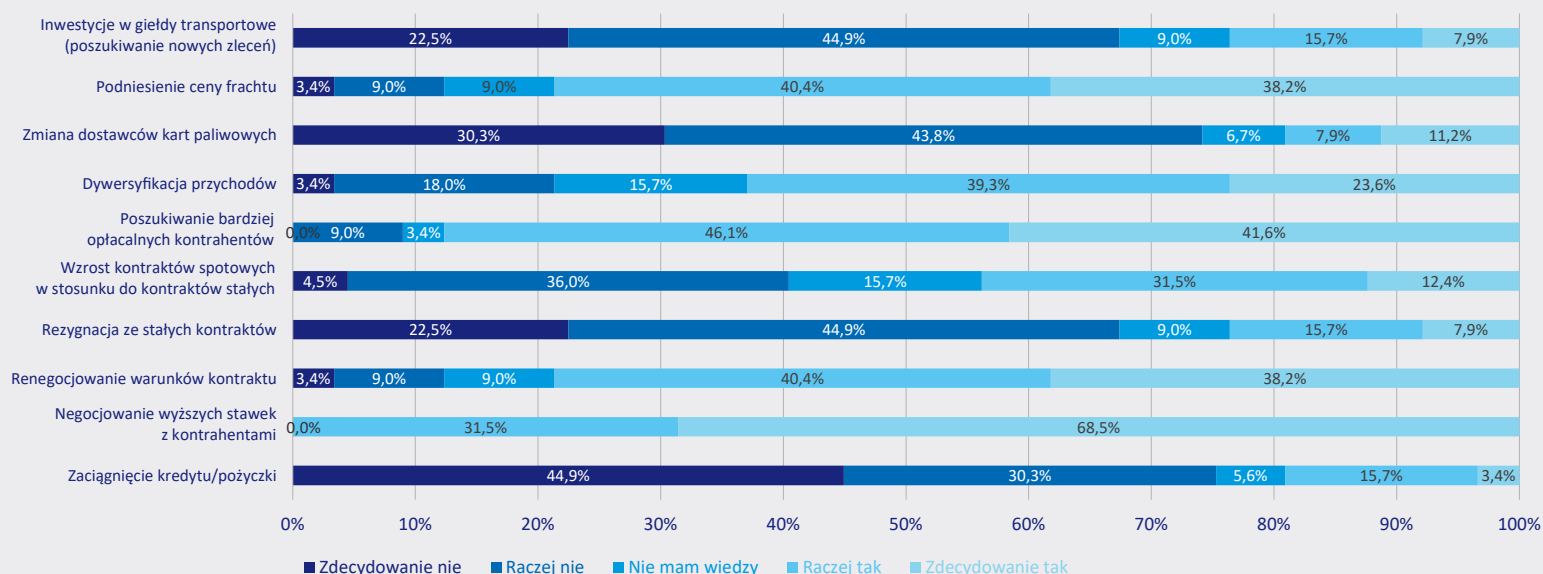
Wysokie ceny paliw, energii, a co za tym idzie wzrost kosztów działalności firm to czynniki, które również będą hamulcem w rozwoju polskich przewoźników – dodaje Kamil Wolański.

Kamil Wolański

Kierownik Działu Ekspertów,
Grupa Inelo.



Rys. 7.1 Jakie kroki w kontekście działalności rynkowej musiała podjąć Państwa firma w odpowiedzi na wzrost cen?



W badaniu, w formie pytania otwartego, poproszono respondentów o ustosunkowanie się do zagadnienia „na jakie jeszcze aspekty funkcjonowania firmy w kontekście działalności rynkowej miał wpływ wzrost cen?”. Badane podmioty wskazywały wzrost nieufności na rynku i większą kontrolę swoich biznesowych partnerów. Na znaczeniu nabrał termin cash flow i dokładne sprawdzanie kontrahentów. Zaznaczono, że w obecnej sytuacji klienci z ratingiem poniżej 4 (w skali: 0-5) nie są obsługiwani inaczej niż poprzez opcję pre-paid.

Firmy transportowe borykają się z nierzetelnymi płatnikami lub oszustami, więc stworzenie wskazanego ratingu w mojej ocenie jest świetnym pomysłem, dającym firmom narzędzie do weryfikacji kontrahentów – wyjaśnia Piotr Dajema.

KOMENTARZ EKSPERTA

Piotr Dajema

Ekspert do spraw
wdrożeń i szkoleń,
Grupa Inelo

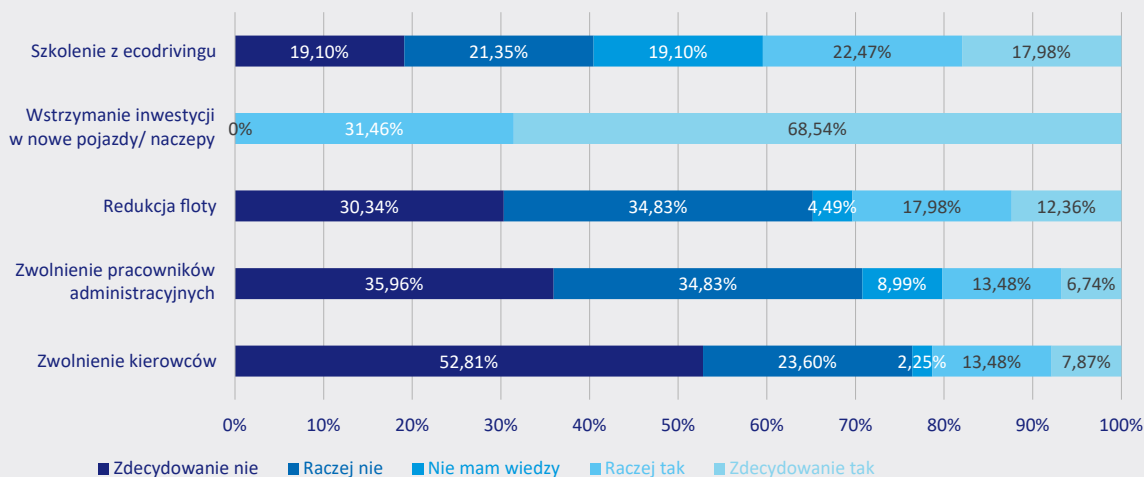


Stanowczo wskazano szukanie nowych sposobów obniżenia kosztów, ponieważ nastąpiło ogólne pogorszenie płynności finansowej. Spowolnienie gospodarcze, pomimo wzrostu cen, nie przełożyło się na wzrost stawek, nawet przy wyższych kosztach. Badani wskazywali także na pakiet mobilności, który doprowadził do wzrostu kosztów osobowych w firmach, zarówno poprzez zwiększone wynagrodzenia brutto, jak i liczbę personelu niezbędnego dla utrzymania nadmiernych operacji administracyjnych. Badani wskazywali na konkretne liczby. Przykładowo cena ciężarówki na początku roku wynosiła według wskazań badanego około 75 tys. euro. W chwili obecnej wzrosła ona do 115 tys. euro netto.

100% badanych zadeklarowało wstrzymanie inwestycji w nowe pojazdy czy naczepy. 69% zdecydowanie wstrzymało inwestycje, a 32% raczej je zatrzymało.

Kryzys zdecydowanie mocno odbija się na inwestycjach w firmach transportowych. Wszyscy respondenci zadeklarowali wstrzymanie zakupów nowych pojazdów czy naczep (Rys. 7.2). Ponad 2/3 badanych wyraziło to w bardzo zdecydowany sposób. Zwolnienia, w szczególności w grupie kierowców, także nie były receptą na walkę z kryzysem. Wyniki badań pokazują, że przedsiębiorstwa chcą zachować swoje możliwości operacyjne. Tylko 21,3% respondentów planowało zwalniać kierowców. 2 na 10 myślało również o redukcji personelu administracyjnego. Za dążeniem do utrzymania potencjału operacyjnego przemawia też chęć utrzymania liczebności floty. Nieco mniej niż 2/3 badanych myśli o jej redukcji. Z kolei, 3 na 10 odpowiedziało przecząco.

Rys. 7.2 Na jakie aspekty funkcjonowania firmy w kontekście kierowców i floty miał wpływ wzrost cen?



Najbardziej niejednorodną kwestią metody radzenia sobie z kryzysem było zagadnienie ecodrivingu, pomijając fakt, czy firmy prowadzą szkolenia z ecodrivingu czy też nie. Odpowiedzi rozkładały się porównywalnie. 2 na 10 badanych nie umiała się też jednoznacznie ustosunkować do wskazanego zagadnienia.

Ceny paliw przez cały 2022 rok budziły wiele emocji i negatywnie wpływały na rentowność przewozów. Obserwowaliśmy znaczny wzrost zainteresowania przewoźników modulem Ecodriving w systemie telematycznym GBox, oraz montażem akcesoryjnych sond paliwa, w celu prowadzenia dokładnych pomiarów i analiz. Nadzór nad stylem jazdy kierowców i ich szkolenie to jedna z najłatwiejszych i najszybszych optymalizacji – przykładowym rozwiązaniem jest zmniejszenie maksymalnej prędkości pojazdów do 85 km/h i mniejszych wartości, co przekłada się na oszczędności rzędu 1-1,5 litra na 100 kilometrów. Z rynku napływają również zgłoszenia o coraz częstszych kradzieżach paliwa na parkingach. Tutaj również można się częściowo zabezpieczyć, na przykład nie tankując do pełna przed weekendowym postojem pojazdu – wskazuje Tomasz Czyż.

Tomasz Czyż

Ekspert technologiczny
branży TSL, Grupa Inelo



W badaniu w formie pytania otwartego poproszono respondentów o ustosunkowanie się do zagadnienia „na jakie jeszcze aspekty funkcjonowania firmy w kontekście kierowców i floty miał wpływ wzrost cen?” Badani wskazali na wstrzymanie podnoszenia poziomu wynagrodzeń, pomimo nacisku kierowców na wzrost płac, wywołany rosnącą inflacją. Jeden z badanych stwierdził:

Borykamy się z brakiem możliwości podniesienia wysokości pensji, przy jednoczesnej presji płacowej kierowców. Ponad 30% podwyżki wynagrodzeń brutto kierowców nie przełożyło się na wypłaty na rękę. Dotujemy państwowe instytucje. Wzrost biurokracji jest niesamowity – dodaje badany.

Dodatkowo badani zasygnalizowali chęć rekrutacji kierowców w nowych rejonach geograficznych, między innymi z Indii. Dodatkowo zaobserwowano poszukiwanie nowych podwykonawców, a także inwestycje w szkolenia sprzedażowe. Zwrócono także uwagę na problem pustych przebiegów i załagodzenie ich w postaci lepszego planowania oraz ciągłego doskonalenia procesów wewnętrznych.

Należy się również spodziewać, że odpowiednie służby (PIP, ZUS) zintensyfikują kontrole pod kątem sprawdzenia dostosowania się firm transportowych do nowych regulacji obowiązujących już od ponad roku, czyli od pamiętnego drugiego lutego 2022 r. Z jednej strony działania te powinny ograniczyć wypłaty „pod stołem” i nieuczciwą konkurencję, ale z drugiej narażą na postępowania i kary w przypadku niezamierzonych błędów rozliczeniowych – przekonuje Kamil Wolański.

Kamil WolańskiKierownik Działu Ekspertów,
Grupa Inelo.

8 Wpływ inflacji na branżę TSL w opinii ekspertów

W 2022 r. inflacja w Polsce wzrosła do poziomów niewidzianych od dekad - według danych GUS w październiku wynosiła 17,9 proc. w ujęciu rocznym. W listopadzie i w grudniu odczyty były niższe, a ostatecznie rok zakończyliśmy z inflacją na poziomie 16,6 proc.

W ramach niniejszego raportu przeprowadzono wywiady z przedstawicielami 10 firm transportowo - logistycznych, których celem było znalezienie odpowiedzi na pytanie, jak inflacja wpłynęła na funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw z branży TSL.

Inflacja sama w sobie nie stanowi - w mojej ocenie - bezpośredniego problemu dla działalności gospodarczej w obszarze transportu i logistyki. Niemniej w sposób pośredni oddziałuje na całą gospodarkę i przy splocie dodatkowych niekorzystnych czynników, prowadzi do zmniejszenia popytu wewnętrznego i do spadku produkcji w wielu obsługiwanych przez branżę transportową gałęziach gospodarki. A to już oznacza poważne kłopoty i problemy, szczególnie dla słabszych pod względem zdolności finansowej transportowych przedsiębiorców - ocenia Maciej Wroński, prezes TLP.

Maciej Wroński

prezes TLP



Jednym z trzech głównych czynników kształtujących koszty w firmach transportowych są koszty pracy. Według ekspertów najbardziej odczuwalne były w wynagrodzeniu kierowców zawodowych.

Podsumowując ubiegły rok uważam, że pierwszą rzeczą, która dotknęła przewoźników były zmiany w zakresie wynagradzania kierowców. Mocno wpłynął na nie pakiet mobilności, a w szczególności zmiana ustawy o czasie pracy kierowców, która w naszym kraju ogranicza możliwości wypłaty diet i należności za ryczałt. W ślad za tym zwiększyły się składki do ZUS, a koszty płacy pracownika wzrosły o ok. 30 proc. - wskazuje Piotr Mikiel, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.

Piotr Mikieldyrektor Departamentu
Transportu ZMPD

Na szczęście wzrost kosztów płacy nie wpłynął na zmiany kadrowe. Nie dochodziło do zwolnień z tego tytułu.

Zatrudnienie zmniejszyło się o 17%, ale to były przejścia na emeryturę lub odejścia kierowców z ich inicjatywy, tj. przez sprawy rodzinne lub zdrowotne i ewentualne przejścia do firm niemieckich, dla których nie podejmowaliśmy inicjatywy uzupełniania stanu zatrudnienia – zaznacza Katarzyna Habrzyk, dyrektor zarządzający w BURY Sp. z o.o.

Katarzyna Habrzyk

dyrektor zarządzający
w BURY Sp. z o.o.



Wiceprezes Miratrans Ireneusz Frankowski podkreśla, że zwolnienia pracowników, to ostatnia rzecz, którą firma chciałaby zrobić.

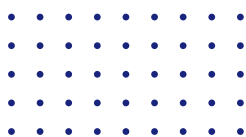
Nie zwalniamy pracowników. Brak kierowców zawodowych, to nie jest jedynie problem krajowy, ale to problem europejski a nawet światowy. Co gorsze, nie ma w najbliższej perspektywie czasowej jakiś dobrych sygnałów w tym zakresie. Myślę, że ta tendencja będzie się niestety pogłębiała – uważa wiceprezes Miratrans.

Ireneusz Frankowski

wiceprezes Miratrans



Lukę kadrową dodatkowo pogłębiła wojna na Ukrainie. W polskich firmach przewozowych wykonujących transport międzynarodowy aż 37% kierowców to obywatele Ukrainy. Część z nich wróciła, aby bronić kraju.



Zatrudniamy ok. 700 kierowców, z czego 400 to kierowcy z Ukrainy. Część z nich wróciła do kraju, ale większość ściągnęła do Polski rodziny – wyjaśnia Łukasz Zawadzki, logistic project manager SACHS TRANS.

KOMENTARZ EKSPERTA

Łukasz Zawadzki

logistic project manager
SACHS TRANS



Sytuacja na Ukrainie i utrudnienia na Białorusi (białoruscy kierowcy to druga najliczniejsza grupa zatrudniona w Polsce), spowodowały, że zaczęły się poszukiwania kierowców. To z kolei trochę rozzuchwaliło samych kierowców, którzy mieli możliwość wyboru pracodawcy, a przede wszystkim ustalenia stawki wynagrodzenia.

KOMENTARZ EKSPERTA

Docierały do nas nasilające się sygnały, aby w jakiś sposób ograniczyć możliwość porzucenia przez kierowcę pracy. Cudzoziemcy nie mają świadomości, że mogą uzyskać u nas emeryturę, przez co, ze względu na trochę wyższe zarobki, decydują się na częstą zmianę pracodawcy. Przedsiębiorcy załatwiają im zezwolenie na pracę, sprowadzają ich, ubiegają się o świadectwo kierowcy, a niestety często zdarza się, że pracownicy zostawiają ich z dnia na dzień. Zaczęto zastanawiać się nad wprowadzeniem ograniczeń administracyjno-prawnych. Takie są oczekiwania przewoźników – tłumaczy dyrektor Mikiel.

Piotr Mikiel

dyrektor Departamentu
Transportu ZMPD



Mimo nasilającego się problemu braku kierowców zawodowych, Citronex może pochwalić się pełną obsadą.

KOMENTARZ EKSPERTA

Mamy stabilną sytuację i na ten moment pełną obsadę w każdym z krajów, gdzie prowadzimy działalność. Dzięki temu jesteśmy w stanie sprostać wszystkim naszym zobowiązaniom, ale tak jak inne firmy transportowe, dostrzegamy problem związany z niedoborem kierowców - komentuje Jakub Bryndzia, dyrektor transportu w Citronex I Sp. z o.o.

Jakub Bryndzia

dyrektor transportu
w Citronex I Sp. z o.o.



Niektóre przedsiębiorstwa, jak Krotrans Logistics, w trakcie szalejącej inflacji zatrudniały.

KOMENTARZ EKSPERTA

Na dzień dzisiejszy dzięki wprowadzonym rozwiązaniom oraz zwiększeniu floty nasz zespół powiększył się o kolejnych pracowników – mówi Krzysztof Wardziński, manager rozwoju zasobów Krotrans Logistics.

Krzysztof Wardziński

manager rozwoju zasobów
Krotrans Logistics



Obok kosztów pracy, **kolejnym kosztotwórczym elementem działalności transportowej, są ceny pojazdów.** Te wzrosły nawet o kilkanaście procent.

KOMENTARZ EKSPERTA

Przez ceny pojazdów nie planujemy większych inwestycji w wymianę floty. Niedawno zakończyliśmy budowę terminala i skupiamy się na inwestycjach związanych z transportem intermodalnym – wyjaśnia Ireneusz Frankowski.

Ireneusz Frankowski

wiceprezes Miratrans



Zakupu nowych jednostek transportowych na 2023 rok nie planuje także spółka BURY.

KOMENTARZ EKSPERTA

Przez wzrosty cen środków transportu, jak i części zamiennych, opon czy płynu AdBlue, nie planujemy inwestycji w tym roku – informuje Katarzyna Habrzyk.

Katarzyna Habrzyk

dyrektor zarządzający
w BURY Sp. z o.o.



Piętno na firmach transportowych odcisnęły wzrastające ceny paliw.

KOMENTARZ EKSPERTA

Wzrosły ceny oleju napędowego, ale chyba największą bolączką dla przewoźników są ceny gazu. Te w porównaniu do przedwojennego okresu wzrosły dziesięciokrotnie! – wskazuje prezes Wroński.

Maciej Wroński

prezes TLP



To ogromne koszty, zwłaszcza dla takich firm jak SACHS TRANS, które w swojej flocie posiadają ok. 300 diesli i 110 ciężarówek na gaz LNG.

KOMENTARZ EKSPERTA

Cena surowca wzrosła z 1,8 zł/kg do 18 zł/kg. To spowodowało, że wielu przewoźników nawet nie odebrało zamówionych pojazdów. My też nie.auta stoją. Czarnych łabędzi się nie przewidzi... – wyjaśnia Łukasz Zawadzki.

Łukasz Zawadzki

logistic project manager
SACHS TRANS



W związku ze wzrostem ceny paliwa, wiele firm próbowało znaleźć sposób na renegotiację stawek.

KOMENTARZ EKSPERTA

Wysokie ceny surowców wpłynęły na brak opłacalności całego biznesu. Uzgodnione stawki zwyczajnie nie wystarczyły na pokrycie kosztów. Nie zrywano kontraktów, raczej je renegotjowano. Miało to miejsce głównie w marcu i kwietniu ub.r. Myślę, że firmy, które działają rozsądnie mają wpisane zapisy dotyczące stawek paliwowych i wraz ze wzrostem ceny paliwa odpowiednio to refakturuje na klienta – ocenia Łukasz Chwalczuk, partner zarządzający Kancelarii Prawnej Iuridica.

Łukasz Chwalczuk

partner zarządzający
Kancelarii Prawnej
Iuridica



Z tego, że dynamiczne otoczenie makroekonomiczne wymaga wzmożonej uwagi i szybkiej adaptacji, doskonale zdaje sobie sprawę Omega Pilzno. Firma w ubiegłym roku dokonała wielu przemodelowań w celu utrzymania rentowności przy gwałtownym wzroście cen paliwa.

Dzięki narzędziom, które pozwalają nam śledzić na bieżąco obszar kosztowo-przychodowy, zyskaliśmy dodatkową kontrolę nad finansami oraz zwiększyliśmy ich elastyczność. Bazując na danych liczbowych o wiele łatwiej racjonalnie ocenić sytuację i dobrać odpowiednie rozwiązania. Dobrym przykładem takiego działania w Omedze Pilzno jest kampania „Odpal i jedź”, którą przeprowadziliśmy wśród naszych kierowców. Dzięki kampanii udało nam się obniżyć zużycie paliwa o 1 litr na 100 km, a to przy obecnej flocie blisko 700 pojazdów ciężarowych daje gigantyczne oszczędności – podkreśla Grzegorz Borowicz, dyrektor operacyjny Omega Pilzno i dodaje, że przy podejmowaniu właściwych decyzji ważna jest także współpraca i dialog z klientami. Z nimi należy szukać rozwiązań. Taka strategia się sprawdza – tłumaczy.

Grzegorz Borowicz

dyrektor operacyjny
Omega Pilzno



Na rzetelną współpracę z partnerami stawia również Transsped.

Pracujemy z firmami z „1-szej ligi”, które mogą polegać na naszym serwisie, dlatego w chwilach mniejszych wolumenów – my możemy liczyć na nich. Jest to odzwierciedlenie wieloletniej współpracy z wieloma stabilnymi partnerami – podkreśla Mariola Glinka, dyrektor operacyjny Transsped.

W naszej organizacji dla podwykonawców jak zwykle wszystko wychodzi dzień przed terminem. Natomiast zdarzyło się zwiększenie ilości telefonów czy e-maili przypominającymi o płatności u kilkudziesięciu mniejszych zleceniodawców. Aktualnie stan jest bardzo zadowalający. Brak większych opóźnień – zaznacza dyrektor Glinka.

Mariola Glinka

dyrektor operacyjny
Transsped



Eksperti zapytani o to, czy inflacja miała wpływ na terminy płatności za realizację usługi transportowej, nie wskazali na większe problemy.

Co więcej, wzrost kosztów nie miał większego wpływu na dalsze plany przedsiębiorstw.

KOMENTARZ EKSPERTA

Podążamy według założonej strategii. Mamy wiele biznesów i dywersyfikujemy je. Rozważamy, jak możemy różnicować swoje pola aktywności, aby zminimalizować ryzyka. Dzięki temu, pomimo trudnej sytuacji w branży, nie skorygowaliśmy planów na ten rok – mówi Jakub Bryndzia.

Jakub Bryndzia

dyrektor transportu
w Citronex I Sp. z o.o.



Krotrans Logistics w dalszym ciągu planuje rozwój, ale bacznie przygląda się sytuacji rynkowej.

KOMENTARZ EKSPERTA

Od niej tak naprawdę będzie zależała skala naszego rozwoju. Cele jakie założyliśmy sobie na ten rok, to zwiększenie floty o kolejne kilkanaście procent – wskazuje Krzysztof Wardziński.

Krzysztof Wardziński

manager rozwoju zasobów
Krotrans Logistics



Dzięki umiejętnemu dostosowaniu się do zmieniających się warunków na rynku oraz skupieniu się na słabych punktach Krotrans Logistic udało się zwiększyć portfolio klientów przez co liczba zleceń wzrosła o kilkanaście procent. Niestety niewielu firmom się to udaje. Większość zanotowała spadki. W ostatnim czasie coraz częściej słyszy się także o sprzedaży polskich firm transportowych Ukraińcom czy Białorusinom.

Z roku na rok można zaobserwować coraz większe zainteresowanie przejmowaniem polskich firm przez kapitał wschodni. Ten proceder nasilił się zwłaszcza w ub.r. i był spowodowany różnymi okolicznościami związanymi z wybuchem wojny w Ukrainie. To wzbudza szereg negatywnych emocji i obaw, formułowanych w szczególności przez przedsiębiorców niewielkich firm transportowych – tłumaczy dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.

Piotr Mikiel

dyrektor Departamentu
Transportu ZMPD



Co może przynieść ten rok? Zdaniem prezesa TLP Macieja Wrońskiego, następuje schłodzenie gospodarki.

W pierwszej połowie 2022 roku, pomimo znacznego wzrostu kosztów regulacyjnych związanych głównie z wynagrodzeniami oraz wzrastającymi cenami paliwa, przewoźnicy rekompensowali je podwyższając ceny wykonywanych usług. Mogli to robić, bo był duży popyt na usługi transportowe, a za wzrost cen płacił końcowy klient, jakim jest konsument. Biznes się kręcił. Niestety w drugiej połowie roku zaczęliśmy odczuwać schładzanie europejskiej gospodarki, m.in. jako skutek inflacji. I wtedy, spadające w dół ceny za usługi transportowe przestały rekompensować wzrost naszych kosztów. Na europejskiej gospodarce piętno odcisnęły przede wszystkim kwestie surowców energetycznych. Teraz wszystko zależy od tego, jaką stronę pokaże nam zima. Jeśli wiosenną, to schłodzenie gospodarki nie spowoduje, że wejdziemy w zimę gospodarczą. Będziemy mieć letnie temperatury i nastąpi odbicie. Natomiast jeśli przyjdą ciężkie mrozy, to może dojść do ograniczenia produkcji, bo energia będzie potrzebna do ogrzewania mieszkań czy szkół, kosztem przemysłu – ocenia prezes TLP.

Maciej Wroński

prezes TLP



Zdecydowanie trzeba stawiać na optymalizację kosztów. Ten rok wcale nie musi być bardzo trudny, ale może taki być i trzeba się na to przygotować.

9

Podsumowanie

Popyt na transport zmniejszył się w 3 kwartale

- // Popyt załamał się na głównych kierunkach w sierpniu.
- // Popyt zaczął wzrastać od września, wracając do wartości z 1 kwartału.

Podaż

- // Podaż na kierunku Polska – Niemcy notowała stabilny wzrost.
- // Podaż na pozostałych głównych kierunkach była ostatecznie wyższa we wrześniu, w stosunku do stycznia.
- // Największe wahania podaży były na destynacji Polska – Włochy.

Braki kierowców stałym problemem branży TSL

- // 7 na 10 przedstawicieli firm odczuło niedobór kierowców na rynku pracy.
- // 75% kierowców pochodzi z Polski.
- // 15% kierowców pochodzi z Ukrainy.
- // 6% kierowców pochodzi z Białorusi.
- // Około 47% firm dalej poszukuje nowych kierowców z Ukrainy i Białorusi.
- // Prawie 32% kierowców jest w wieku 40-49 lat.

Wojna i sankcje utrudniła relacje gospodarcze z wschodnimi sąsiadami

- // Największe zadeklarowane wycofanie się z przewozów nastąpiło w kursach na wschód i południe naszego kontynentu. W szczególności na Białoruś, Bałkany i Ukrainę.

Skutki spowolnienia gospodarczego

- // 98% badanych firm transportowych wskazuje na wzrost kosztów swojej działalności.
- // Największy wzrost kosztów w przedziale 26-50%.
- // Między 2 i 3 kwartałem 2022 roku liczba przejechanych km oscylowała jeszcze na podobnym poziomie, jak na początku roku.
- // 8 na 10 podmiotów renekuje warunki kontraktów, a także podnosi ceny frachtów.
- // Prawie połowa badanych była zdecydowanie przeciwna kredytowaniu się w celu walki ze wzrostem cen.
- // Aż 45% badanych wskazało, że terminy płatności wydłużyły się.
- // W 3 kwartale ruch do Niemiec, Niderlandów i Belgii spadł odpowiednio po ok. 1% w stosunku do drugiego kwartału.

Kryzys wstrzymał inwestycje

- // 100% badanych zadeklarowało wstrzymanie inwestycji w nowe pojazdy lub naczepy.
- // Pojazdy nowe stanowiły 42% ogólnej liczby jednostek taborowych we flotach przewoźników.

Najpopularniejsze technologie cyfrowe

- // GPS – 76% wskazań,
- // Giełdy cyfrowe – 67% wskazań,
- // TMS – 44% wskazań.

Niewątpliwie rok 2023 będzie rokiem nowych technologii i czasem, w którym będzie należało zadbać o takie tematy, jak: opracowanie odpowiednich systemów rozliczania, wynagradzanie kierowców, czy kwestia optymalizacji tras i innych kosztów przewozowych. Korzystanie z usług i produktów sprawdzonych dostawców z pewnością pomoże w bezpiecznym prowadzeniu biznesu – Kamil Wolański.

KOMENTARZ EKSPERTA

Kamil Wolański

Kierownik Działu Ekspertów,
Grupa Inelo.





Odwiedź sklep Inelo
www.sklep.inelo.pl

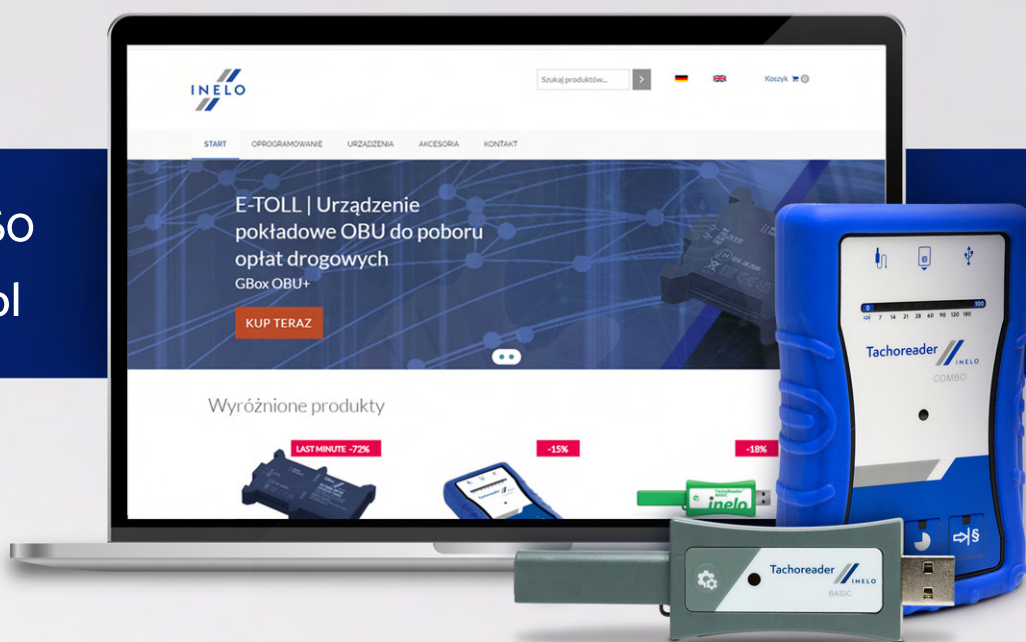
Sklep Inelo

- szkolenia i produkty w jednym miejscu

- /// Najwyższej jakości urządzenia do pobierania danych z kart kierowców i tachografów – pozwalają odczytywać dane z nowych smart tachografów
- /// Akcesoria wspomagające prace urządzeń pobierających dane
- /// Oprogramowanie 4Trans pozwalające w łatwy sposób zarządzać firmą i kontrolować czas pracy kierowców
- /// Szkolenia prowadzone przez ekspertów Grupy Inelo uwzględniające najistotniejsze zagadnienia z sektora TSL

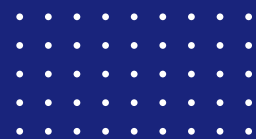
Telefon: 22 113 40 60

E-mail: bok@inelo.pl



Literatura

- “ [1] Oflakowski K., Prognozy dla rynku TSL na 2023 r., Log24, <https://log24.pl/news/prognozy-dla-ryнку-tsl-na-2023-r/> [dostęp: 11.01.2023].
- “ [2] Pakulniewicz M., Spowolnienie gospodarcze już widoczne w transporcie. Na początku roku przewoźnicy mogą być w kropce, Trans.Info, <https://trans.info/pl/popyt-na-transport-wyhamowal-pod-koniec-roku-co-nas-czeka-319972> [dostęp: 29.01.2023].
- “ [3] Grzeszak J., POLICY PAPER 4/2022 – Branża TSL w obliczu autonomizacji i wojny, Polski Instytut Ekonomiczny: Warszawa 2022.
- “ [4] Kunicka P., Lewandowska J., Branżometr Inelo. Raport trendów i nastrojów w transporcie drogowym w Polsce – czerwiec 2022, Bielsko-Biała 2022, <https://inelo.pl/pobierz-branzometr-inelo/> [dostęp: 31.01.2023].






INELO