

R A P O R T

MOBILITY

2 0 3 2

CZY JESTEŚ GOTOWY?



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**



**webfleet
solutions**

a Bridgestone company

Autorzy:

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

Anna Majowicz, Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zajac, Polski Instytut Transportu Drogowego

Yaroslav Kushta, Polski Instytut Transportu Drogowego

Redakcja:

Anna Majowicz, Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zajac, Polski Instytut Transportu Drogowego

Oprawa graficzna:

Anna Sikora

Kontakt:

instytut@pitd.org.pl

Patroni medialni:

etransport.pl[®]

transport
manager

trans.iNFO
transport, trucking & logistics news

 **Łukasiewicz**
Poznański Instytut Technologiczny

LOGISTYKA
a JAKOŚĆ CZASOPISMO MENEDŻERÓW
ŁAŃCUCHA DOSTAW

logistics
manager

 **LOGISTYKA**
portal czasopismo podcast książki

globkurier.pl
Profesjonalny Operator Logistyczny

LOG24
SUPPLY CHAIN & MORE

MEDIA GROUP
EURO LOGISTICS

■ CZASOPISMO MENEDŻERÓW OBIEKTÓW MAGAZYNOWYCH
nowoczesny
magazyn

 **Obserwator**
Logistyczny

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	6
Badanie w liczbach	8
Nowoczesna flota a walka z CO2	10
Cyfrowe technologie w praktycznym zastosowaniu	13
Priorytety branży TSL w nadchodzących latach	16
Sytuacja na rynku kierowców	20
Mobilność i trendy w transporcie drogowym w opinii ekspertów	26
Podsumowanie	32
Okiem eksperta	34

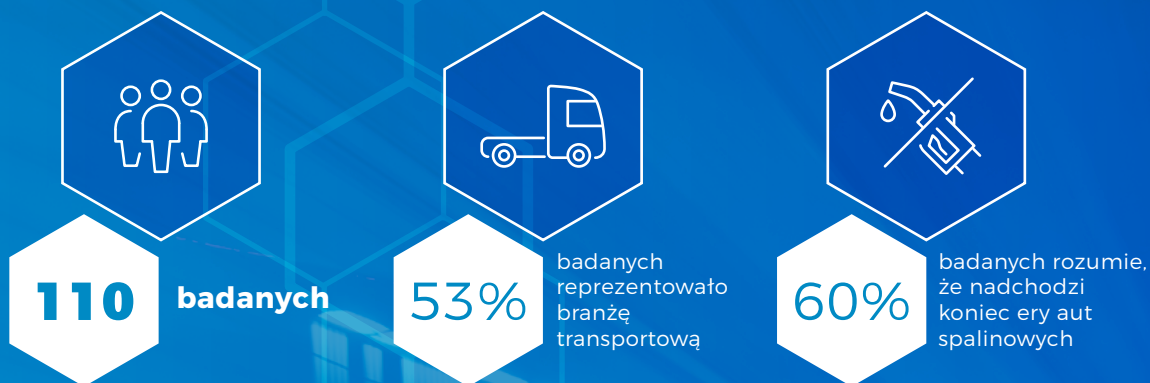
Wydawca:



Partner wydania:



RAPORT **MOBILITY 2032**: CZY JESTEŚ GOTOWY?



**AUTOMATYZACJA
PROCESÓW**



CYBERBEZPIECZEŃSTWO



**PRZESZKOLONY PERSONEL
W ZAKRESIE UMIEJĘTNOŚCI CYFROWYCH**



**INTEGRACJA Z GIEŁDAMI
I PLATFORMAMI CYFROWYMI**

PRIORYTETY FIRM

TRENDY



DEKARBONIZACJA



**CYFRYZACJA
DOKUMENTACJI**



TELEMATYKA

CZY PLANUJĄ PAŃSTWO W NAJBLIŻSZYM CZASIE **WDROŻENIE NOWYCH NARZĘDZI** DO ZARZĄDZANIA FLOTĄ?

Systemy automatyzacji procesów i obsługi zleceń transportowych

26,6%



Analiza i doskonalenie stylu jazdy kierowców (eco-driving)

25,4%



Telematyka (monitoring GPS)

21,9%



Systemy TPMS (czujniki ciśnienia w oponach)

13,0%



Telematyka wideo

7,1%



Systemy do zarządzania pojazdami elektrycznymi

5,9%



Klienci widzą wymierne korzyści stosowania telematyki i nowych technologii. Za ich największe zalety postrzegają skrócenie czasu realizacji zleceń (25,6%), efektywniejsze wykorzystywanie floty (22,2%) oraz redukcję kosztów eksploatacji pojazdów (21,1%)

Dariusz Terlecki

Regional Director Poland & EE, Webfleet Solutions

ZAPRASZAMY DO LEKTURY RAPORTU!



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**

**webfleet
solutions**
a Bridgestone company

1

WPROWADZENIE

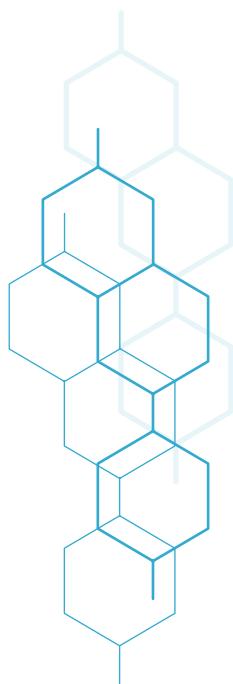
Unia Europejska już od dłuższego czasu dąży do urzeczywistnienia ambitnych planów polityki klimatycznej. Do roku 2050 kraje wspólnoty zobowiązały się osiągnąć neutralność klimatyczną. W bliższej perspektywie, do 2030 roku redukcja emisji gazów cieplarnianych powinna stanowić 55% poziomu z 1990 roku. Wszystko to wiąże się z transformacją energetyczną opartą o odnawialne źródła energii i redukcję śladu węglowego.

Cele polityki klimatycznej dotyczą także transportu, jednego z głównych emiterów spalin. Towarowy transport kołowy do tej pory oparty jest o spalanie oleju napędowego. Na horyzoncie rysuje się szereg technologii, mogących w najbliższych latach zastąpić Diesel, stając się podstawowym napędem europejskiej floty towarowej. Jedne rozwiązania stawiają na napęd elektryczny, ale wadą takiego systemu jest konieczność posiadania wydajnych baterii. Inne opierają się na gazie, ale Europa nie jest samowystarczalna w zakresie pozyskiwania tego surowca. Istnieje także technologia wodoru-

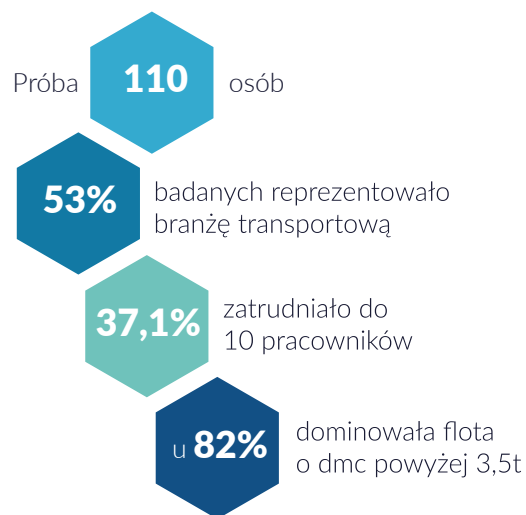
wa. Jednak, aby uzyskać to paliwo, niezbędne są procesy, wymagające zużycia energii elektrycznej. Paliwo wodorowe jest zatem na tyle ekologiczne, na ile była energia, zużyta do jego wytwarzania. Tak zwany wodór zielony otrzymuje się w wyniku wykorzystania energii z OZE, a szary pozyskiwany jest z metanu lub procesów gazyfikacji węgla.

Obok zastosowanych technologii energetycznych, na ekonomikę transportu wpływa planowanie i optymalne wykorzystanie posiadanych zasobów flotowych. W chwili obecnej nie da się prowadzić nowoczesnej i konkurencyjnej firmy bez wykorzystania optymalizacji, uzyskanej dzięki np. systemom telematycznym. Monitorowanie drogi towaru i pojazdów w czasie rzeczywistym, czy systemy optymalizujące prowadzenie ciężarówek upowszechniły się w wielu firmach. Pozwala to ograniczyć spalanie, a także efektywnie zarządzać flotą i reagować na dynamicznie zmieniające się potrzeby klientów. Producenci systemów telematycznych oferują coraz to więcej innowacji, wspomagających pracę przewoźników i obsługę magazynów.

Niniejszy raport jest przeglądem kierunków, w które podążą przedsiębiorstwa z branży TSL w ciągu najbliższych 10 lat, do 2032 roku. W oparciu o badania, postanowiono ustalić, jakie technologie, w opinii: transportowców, spedytorów, handlowców, branży produkcyjnej, czy kurierskiej, najbardziej ułatwią im pracę oraz co dokładnie zyskuje przedsiębiorstwo na ich wykorzystaniu. Oprócz tego, istotne stało się pozyskanie wiedzy o barierach hamujących wprowadzenie wskazanych systemów na szerszą skalę.



BADANIE W LICZBACH: OGÓLNE PODSUMOWANIE

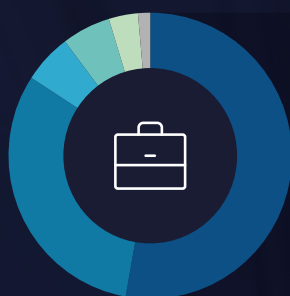


Badanie zrealizowano metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview) na próbie **110 respondentów**. Ankieta elektroniczna została przygotowana i dystrybuowana przez Polski Instytut Transportu Drogowego przy wsparciu wielu portali branżowych.

Spośród respondentów, zdecydowaną większość, bo aż 52,8% stanowili przedstawiciele branży transportowej. Licznie reprezentowani byli także przedstawiciele sektora spedycyjno-transportowego, z 31,5% reprezentacją. Pozostałe 15,7%, mniej więcej równomiernie, przypadło branżom: handlowej, produkcyjnej, czy podmiotom świadczącym usługi kurierskie. Przeważającym rodzajem samochodów we flotach respondentów były zdecydowanie pojazdy o dmc powyżej 3,5 tony. Zadeklarowało tak 82% badanych. Co więcej, w badaniu dominowały pojazdy transportujące towary, ponieważ dodatkowe 13,5% wskazało na samochody dostawcze o dmc do 3,5 tony. Jedynie 1,1% jako podstawowe jednostki we flocie wskazało na autokary i autobusy pasażerskie.

Jedną z cech polskiego sektora transportowego jest jego rozdrobnienie. Także w niniejszym badaniu zaobserwowano wskazany trend. Najliczniejszą grupę respondentów: 37,1% stanowili przedstawiciele przedsiębiorstw zatrudniających do 10 pracowników. Blisko ¼ respondentów (23,6%) ma zatrudnionych od 11 do 50 osób. W badaniu wzięli udział przedstawiciele zarówno małych, jak i największych podmiotów. 9% respondentów zatrudniało powyżej 1000 pracowników. Blisko 85% badanych zatrudnia kierowców w swoich firmach.

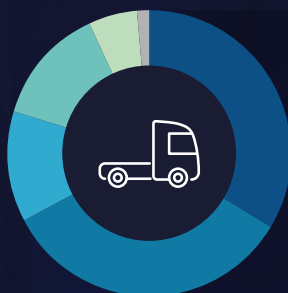
Podobnie, jak w przypadku liczby zatrudnionych, najczęściej respondentów wskazało wielkość floty w dwóch pierwszych przedziałach. 1/3 respondentów posiadała między 1 do 5 pojazdów. Dokładnie taka sama liczba wskazała przedział między 6 a 50 pojazdów. Z kolei 13,5% mogło się pochwalić największym parkiem pojazdów, powyżej 100. Co ciekawe 5,6% badanych nie posiadała własnej floty.



- 52,8% **Transportowa**
- 31,5% **Spedycyjno-transportowa**
- 5,6% **Handlowa**
- 5,6% **Produkcyjna**
- 3,4% **Usługi kurierskie**
- 1,1% **Inne**

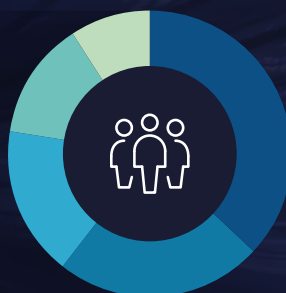
BRANŻA GŁÓWNEJ DZIAŁALNOŚCI

WIELKOŚĆ FLOTY



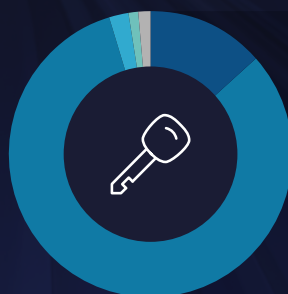
- 33,7% **od 1 do 5 pojazdów**
- 33,7% **od 6 do 50 pojazdów**
- 12,4% **od 51 do 100 pojazdów**
- 13,5% **powyżej 100 pojazdów**
- 5,6% **nie posiadamy własnej floty**
- 1,1% **Inne**

- 37,1% **od 10 pracowników**
- 23,6% **11 - 50 pracowników**
- 16,9% **51 - 250 pracowników**
- 13,5% **251 - 1000 pracowników**
- 9,0% **pow. 1000 pracowników**



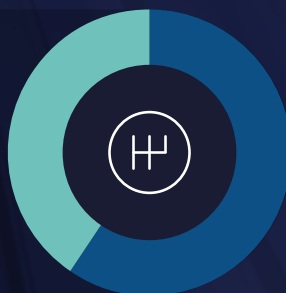
ZATRUDNIENIE

DOMINUJĄCE POJAZDY



- 13,5% **Pojazdy dostawcze do 3,5t**
- 82,0% **Pojazdy ciężarowe powyżej 3,5t**
- 2,2% **Pojazdy pasażerskie do 3,5 t**
- 1,1% **Autokary, autobusy pasażerskie**
- 1,1% **Inne**

- 59,6% **Tak**
- 40,4% **Nie**



CZY FIRMA ZATRUDNIA KIEROWCÓW

3

NOWOCZESNA FLOTA, A WALKA Z CO₂

Zgodnie z podpisaną przez Polskę deklaracją COP26, na zakończenie konferencji klimatycznej ONZ w Glasgow, w listopadzie 2021 roku, nasz kraj zobowiązał się od 2035 roku wprowadzić zakaz sprzedaży nowych aut z silnikami spalinowymi. Jak przedsiębiorcy wpisują się w trend walki ze śladem węglowym? Czy zdają sobie sprawę z nadchodzących zmian prawnych? W niniejszym badaniu postanowiono przyjrzeć się bliżej, jaki jest poziom wiedzy w branży TSL na temat nadchodzących zmian oraz o planach wdrożenia konkretnych działań.

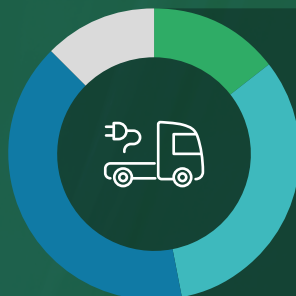
6 na 10 badanych rozumie, że nadchodzi koniec ery aut spalinowych

Napawa optymizmem, że blisko 60% badanych zdaje sobie sprawę, że zakaz sprzedaży aut spalinowych zostanie wprowadzony w życie. Jedynie 40% nie jest jeszcze tego faktu świadoma. Sytuacja nieco bardziej robi się skomplikowana, kiedy przechodzi się do szczegółowych metod wdrażania regulacji. Prawie 1/3 respondentów planuje zwiększenie efektywności paliwowej, wyrażonej ogólnie, poprzez zużywanie mniejszej ilości węgla, ropy i gazu. Z kolei blisko ¼ (24,3%) chciałaby zainwestować w szkolenia ze sposobów ograniczenia emisji CO₂. Warty uwagi jest stosunkowo niski odsetek badanych, tylko 1 na 10 badanych planuje wprowadzić do posiadanej floty, pojazdy o napędzie alternatywnym do spalinowego, np. jednostki: elektryczne, wodorowe, itp. Stosunkowo niski priorytet przebudowy floty widoczny jest w odpowiedzi na pytanie dotyczące priorytetów firmowych, gdzie aż 4 na 10 badanych wskazało, że elektryfikacja posiadanych pojazdów jest dla nich nieistotna. Przeciwnego zdania było jedynie 14,6%. Pozostali uplasowali się w opcjach umiarkowanych lub nie wskazali konkretnej odpowiedzi.

Napęd elektryczny nie cieszy się popularnością w transporcie towarowym. Jedynie 1 na 10 badanych planuje zelektryfikować flotę lub wprowadzić trakcję wodorową.

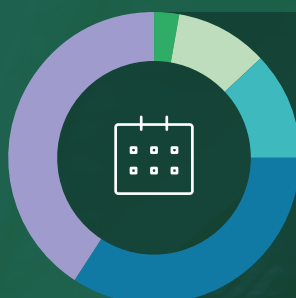
WALKA Z EMISJĄ DWUTLENKU WĘGLA A NOWOCZESNA FLOTA

ELEKTRYFIKACJA FLOTY



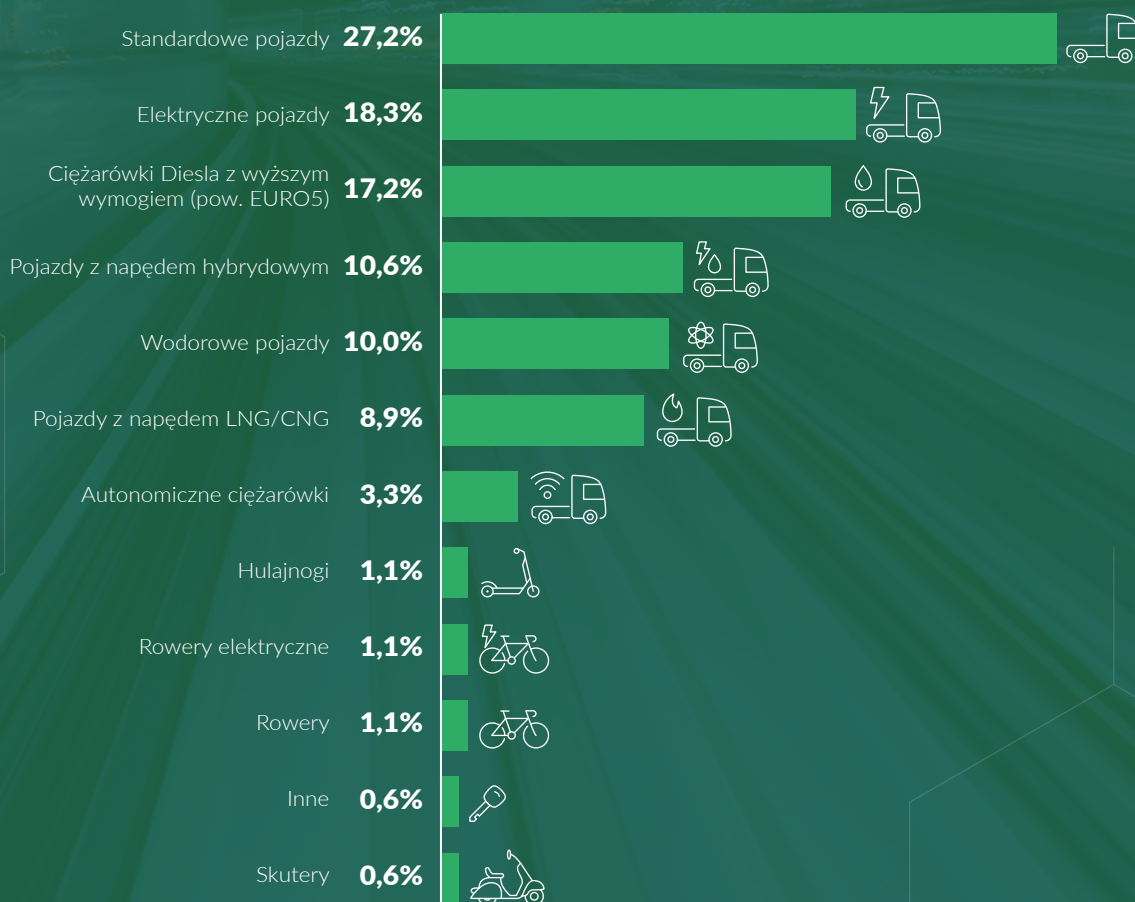
15% ● Bardzo istotne
33% ● Średnio istotne
40% ● Nieistotne
12% ● Trudno powiedzieć

W JAKIM HORYZONCIE CZASOWYM PLANUJĄ PAŃSTWO ELEKTRYFIKACJĘ SWOICH FLOT?

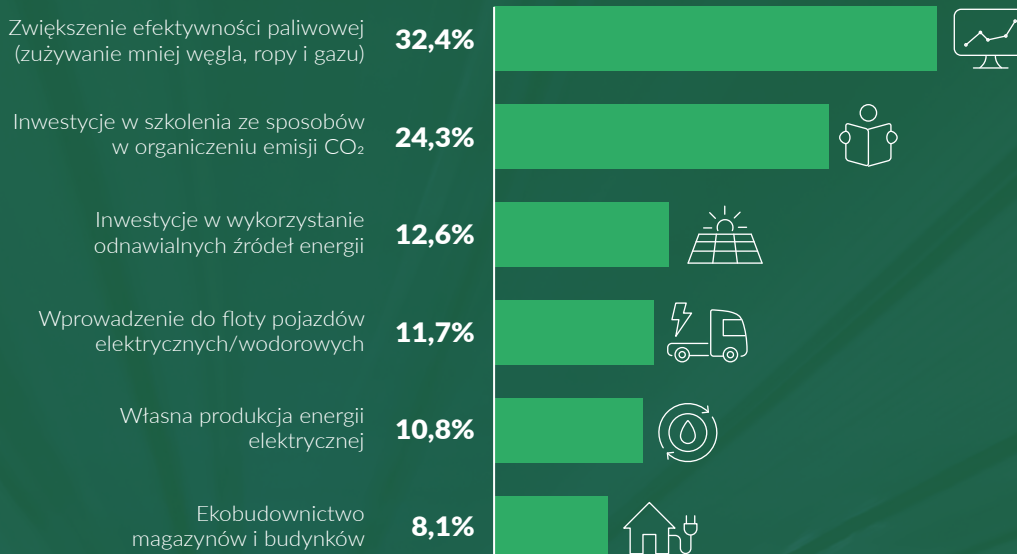


3% ● w przeciągu 1 roku
10% ● w przeciągu 1-3 lat
12% ● w przeciągu 3-5 lat
33,7% ● do 2035 roku
40,4% ● nie, nie planujemy

W JAKIM KIERUNKU BĘDZIE SIĘ ROZWIJAŁA PAŃSTWA FLOTA? JAKIEGO RODZAJU POJAZDY ZAMIERZACIE WPROWADZIĆ?



W JAKI SPOSÓB OGRANICZAJĄ PAŃSTWO EMISJĘ DWUTLENKU WĘGLA (CO₂) W SWOJEJ FIRMIE?



Dodatkowo 40% wyraźnie stwierdziło, że nie planuje jakiegokolwiek elektryfikacji floty. 1/3 dokona tego do momentu wejścia w życie nowych regulacji dotyczących sprzedaży pojazdów z tradycyjnym napędem. O braku popularności, czy nawet pewnej nieufności do wskazanego rozwiązania, świadczy niski odsetek osób planujących elektryfikację w najbliższych kilku latach. Przedsiębiorcy z różnych powodów nie planują w większym stopniu podążać w kierunku elektryfikacji swoich pojazdów. Z badań nasuwa się wniosek, że jeśli już chcą pojazdów na prąd, to zamierzają dokonać zakupów najpóźniej, jak to tylko możliwe i raczej dlatego, że muszą niż sami by tego chcieli.

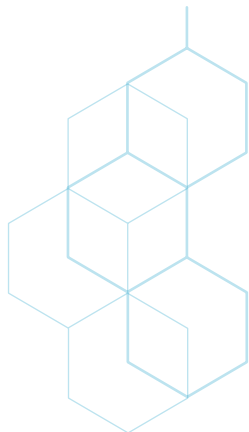
Jeśli nie elektryfikacja floty, to jak obniżyć emisję CO₂? Kiedy zapytano badanych jakie dokładnie planują zakupy flotowe, to ponownie niewielki odsetek (18,3%) wyraził chęć podążenia w obszarze elektryfikacji. Najwięcej osób planuje dalej inwestować w standardowe pojazdy (27,2%). Dodatkowo 17,2% wyraziło zamiar zainwestowania w ciężarówki Diesla z wyższym wymogiem ekologicznym – powyżej normy EURO5. Sumując dwie powyższe kategorie od razu wysuwa się wniosek, że blisko 44% ankietowanych dalej pragnie oprzeć swoją aktywność przewozową o sprawdzony w praktyce, tradycyjny napęd pojazdów. Inwestycje w pojazdy: wodorowe (10,0%); z napędem hybrydowym (10,6%); z napędem LNG/CNG (8,9%) cieszyły się dużo mniejszym, ale podobnym do siebie zainteresowaniem. Abstrahując od źródeł napędu, tylko 3,3% respondentów wyraziło gotowość inwestycji w pojazdy autonomiczne.

3.1 Odnawialne źródła energii

Sytuacja lepiej wygląda jeśli chodzi o pozyskanie zielonej energii dla przedsiębiorstw. Blisko ¼ badanych stawia na ten segment. 12,6% pragnie dokonać inwestycji w wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Z kolei 1 na 10 respondentów planuje dokonać inwestycji we własne systemy produkcji energii elektrycznej, w domyśle zapewne chodzi o źródła odnawialne (10,8%).

Blisko ¼ badanych stawia na odnawialne źródła energii.

CYFROWE TECHNOLOGIE W PRAKTYCZNYM ZASTOSOWANIU



4

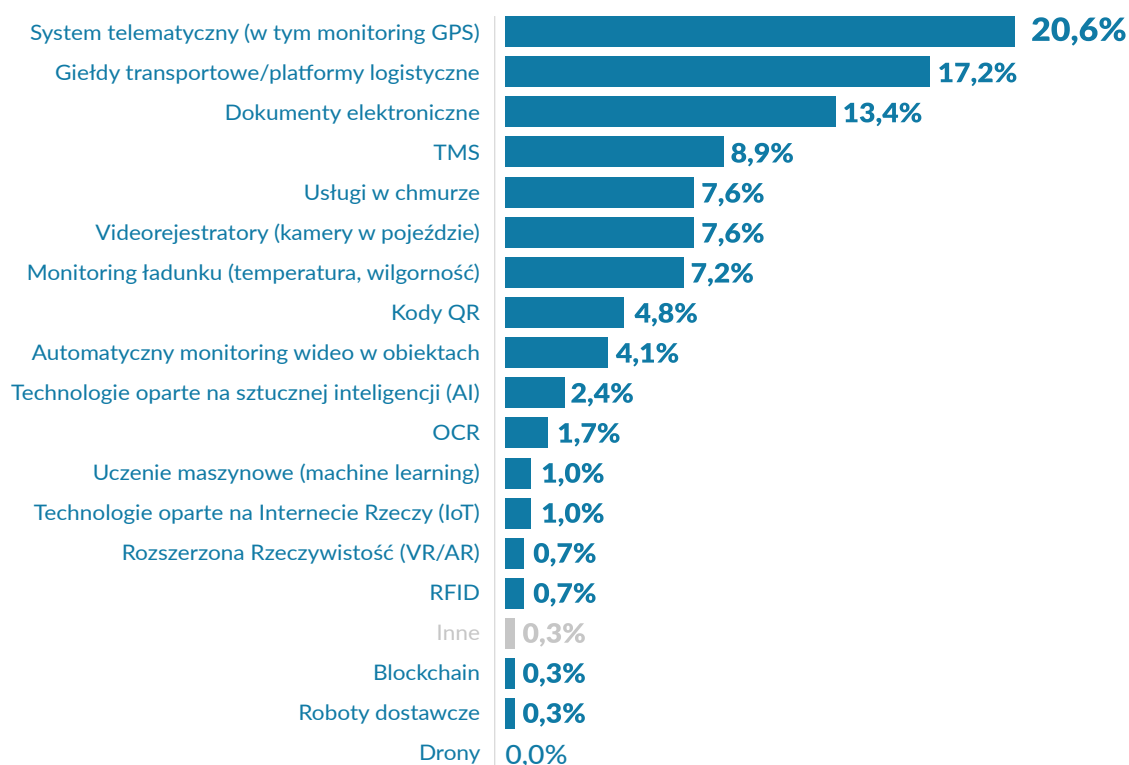
Szerokie zastosowanie technologii cyfrowych pozwala w większym stopniu zoptymalizować operacje w firmie, a tym samym wygenerować oszczędności, co w sposób bezpośredni przekłada się na redukcję emisyjności. W toku badań potwierdzono, że polscy przedsiębiorcy już korzystają lub planują zastosować na szerszą skalę technologie dedykowane do zarządzania transportem: dokumenty elektroniczne, czy systemy do zarządzania flotą. Ponad 2/3 respondentów korzysta ze wskazanych rozwiązań. Tylko 1 na 10 badanych zadeklarował, że w ogóle nie zamierza ich wdrażać w życie. Pozostałe 2 na 10 badanych odpowiedziało, że nie stosuje żadnych technologii. Jakże zatem są najczęściej używane cyfrowe technologie?

Telematyka zagościła w branży TSL na dobre. Coraz popularniejsza staje się też telematyka video.

Wśród najpopularniejszych, bo 2 na 10 badanych wskazało wykorzystanie różnego rodzaju systemów telematycznych, w tym monitoring GPS. Popularnością cieszyły się giełdy transportowe, czy platformy logistyczne – tutaj również blisko 2 na 10 respondentów. Przedsiębiorstwa również chętnie, bo 13,4% spośród nich, korzystały z dokumentacji i elektronicznej. Warte wspomnienia są jeszcze systemy TMS (8,9%), videorejestatory w postaci kamer umiejscowionych w pojeździe, usługi w chmurze oraz monitoring ładunku (np.: temperatura, wilgotność, itp.). Wskazane technologie cieszyły się podobnym zainteresowaniem, odpowiednio w okolicy 7-8%. Na przeciwnym biegunie, ze śladowym odsetkiem wskazań respondenci umieścili: rozszerzoną rzeczywistość (technologie VR/AR), blockchain, technologie oparte na Internecie Rzeczy.

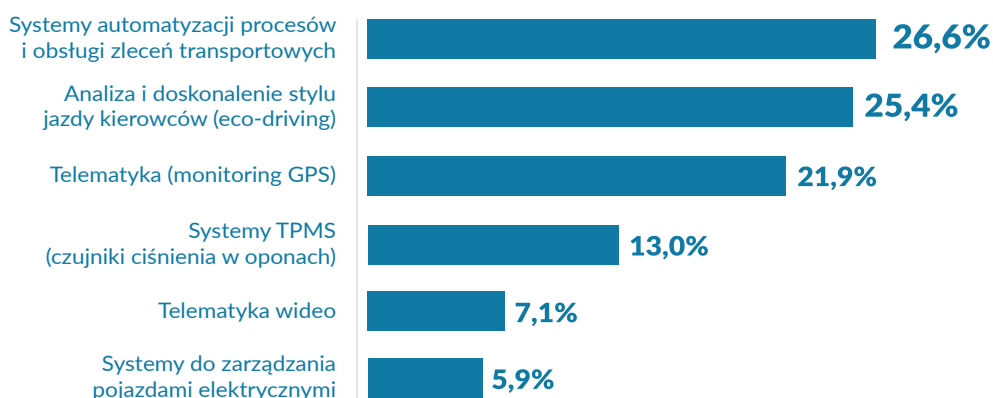
W celu dopełnienia obrazu technologicznego zarządzania flotą przepytano firmy, jakie narzędzia w najbliższym czasie planują wdrożyć.

Z CZEGO PAŃSTWA FIRMA CHCIAŁABY KORZYSTAĆ LUB KORZYSTA?



Najbardziej pożądanym, nieco ponad ¼ wskazań, narzędziem okazały się systemy automatyzacji procesów i obsługi zleceń transportowych. Na kolejnym miejscu (25,4%) umieszczono systemy analizy i doskonalenia stylu jazdy kierowcy (eco-driving). Wskazało tak blisko 1/4 respondentów. Pozwalają one w efektywny sposób zmniejszyć zużycie paliwa we flocie. Nie dziwi także istotny wynik telematyki (monitoring GPS) – 21,9%, wskazujący, że zagościła ona już na stałe w przedsiębiorstwach branży TSL. Swoistym uzupełnieniem telematyki, w szerokim tego słowa znaczeniu, jest telematyka video. Dla 7,1% respondentów okazała się ona wartą odnotowania technologią. Najmniejszy odsetek wskazań 5,9% zaobserwowano w przypadku systemów do zarządzania pojazdami elektrycznymi. Może to wynikać z faktu, opisanego wcześniej dystansu do większego przechodzenia przez przewoźników na pojazdy elektryczne.

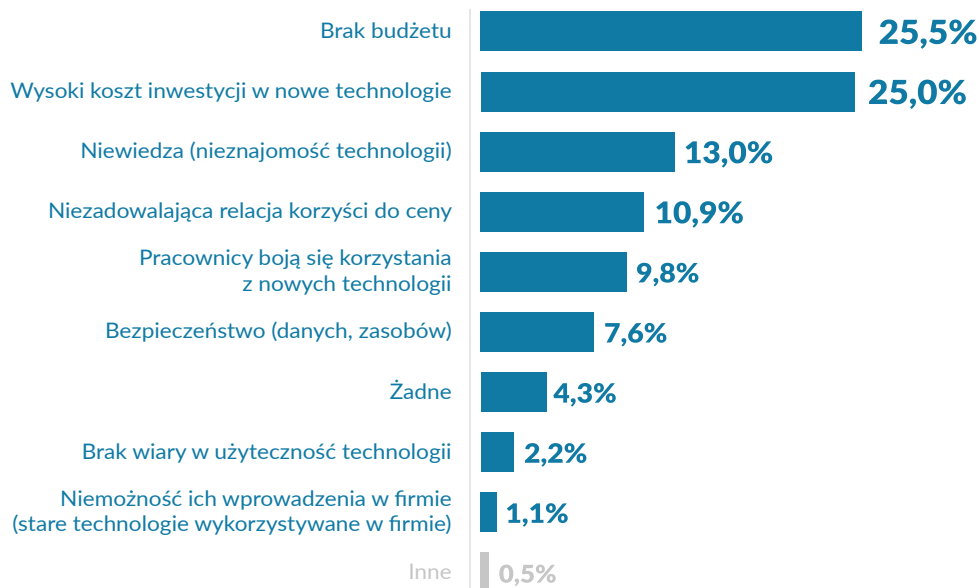
CZY PLANUJĄ PAŃSTWO W NAJBLIŻSZYM CZASIE WDROŻENIE NOWYCH NARZĘDZI DO ZARZĄDZANIA FLOTĄ?



4.1 Czynniki hamujące wdrażanie nowych technologii

Co powoduje, że firmy nie wdrażają w większym stopniu nowych technologii w swojej działalności? Łącznie połowa badanych wskazała, że wpływ na to mają zarówno wysoki koszt inwestycji w nowe technologie (25%) oraz brak wystarczających środków finansowych w budżecie firmy na ich wdrożenie w życie (25%). W toku badań ustalono, że spora grupa przedsiębiorców, licząca aż 35,9%, wyraziła sceptycyzm wobec nowych technologii. Znaleźli się w niej respondenci, którzy z jednej strony nie znają tych systemów, z drugiej zaś, ok 11% uznało, że potencjalne korzyści nie są współmierne z ceną, jaka wiąże się z wdrożeniem nowych rozwiązań. Co ciekawe, istotnym hamulcem innowacyjności jest też strach pracowników firm przed nowinkami cyfrowymi. Blisko 10% respondentów zadeklarowało, że ich pracownicy boją się korzystania z nowych technologii. Oznacza to, że cały czas istnieje duże pole do przekonywania o zaletach cyfryzacji i tym samym generowania oszczędności w przedsiębiorstwach. Głębsza digitalizacja, to także wzrost troski o cyberbezpieczeństwo. Dla 7,6 % respondentów obawa o bezpieczeństwo ich danych była czynnikiem zniechęcających ich do większej digitalizacji.

CZY PLANUJĄ PAŃSTWO W NAJBLIŻSZYM CZASIE WDROŻENIE NOWYCH NARZĘDZI DO ZARZĄDZANIA FLOTĄ?



Brak budżetu oraz wysoki koszt inwestycji to główne czynniki hamujące wprowadzenie nowych technologii.

5

PRIORYTETY BRANŻY TSL W NADCHODZĄCYCH LATACH

W ostatnich miesiącach sytuacja w branży TSL jest napięta. Wydarzenia, które dzieją się w otoczeniu biznesowym z pewnością nie sprzyjają spokojnemu planowaniu rozwoju firmy. Co w takim razie respondenci uznali za najważniejsze priorytety w swojej działalności w najbliższym czasie? W niniejszym badaniu każdy priorytet poddano osobnej ocenie respondentów.

Na początku listy najważniejszych priorytetów firm z pewnością znalazły się wszelkie czynniki, zmniejszające poziom tzw. biurokracji. Spośród wszystkich ocenianych priorytetów, najwięcej wskazań uznanych jako bardzo ważne, bo aż 58,4%, uzyskały działania mające na celu automatyzację procesów: np. transportowych, logistycznych, czy obsługi dokumentów.

Cyberbezpieczeństwo także znalazło się wysoko na liście życzeń firm, gdyż 56,2% określiło je jako bardzo istotny czynnik. Przeciwnego zdania było zaledwie niecałe 7%.

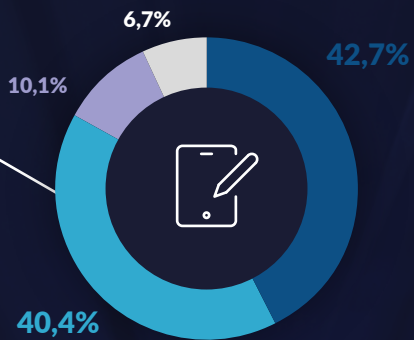
Najważniejsze priorytety dla firm to: automatyzacja procesów, cyberbezpieczeństwo, przeszkolony personel w zakresie umiejętności cyfrowych, integracja z giełdami i platformami cyfrowymi.

Wraz ze wzrostem świadomości znaczenia cyfryzacji dla funkcjonowania firm wzrosła także troska o posiadanie personelu, mogącego sprawnie stosować nowe narzędzia w pracy. 56,2% badanych uznało za bardzo ważny priorytet szkolenia swoich pracowników.

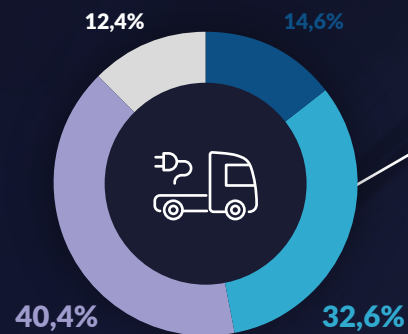
Swoistym uzupełnieniem działalności mającej na celu zwiększenie efektywności procesów w przedsiębiorstwie jest tzw. polityka paperless. 42,7% respondentów dostrzegło jej bardzo duże znaczenie. Dodatkowo dla 40,4% rezygnacja z papierowego obiegu dokumentacji miała umiarkowane znaczenie. Tylko ok. 10% wskazało ten aspekt jako nieistotny, a 6,7% nie miało na ten temat swojej opinii.

PRIORYTETY FIRM Z BRANŻY TSL

ELEKTRONICZNE DOKUMENTY

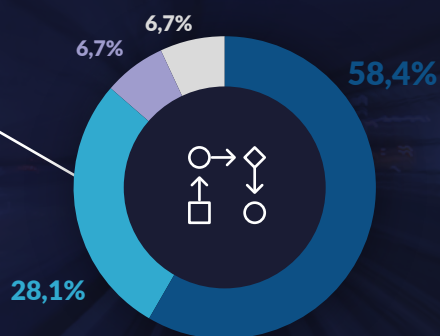


ELEKTRYFIKACJA FLOTY



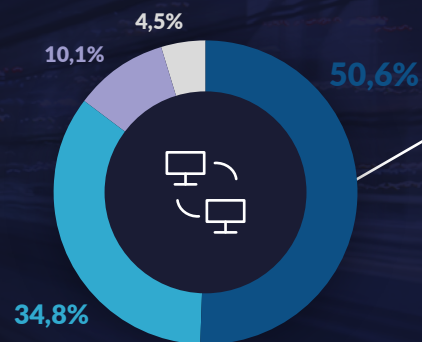
AUTOMATYZACJA PROCESÓW

np. transportowych, logistycznych, obsługi dokumentów



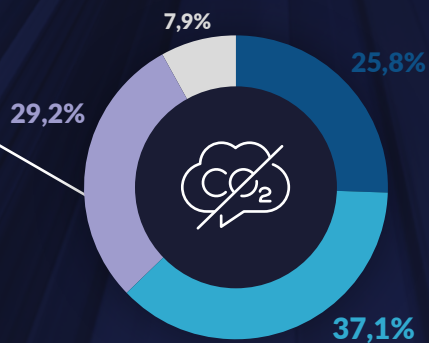
INTEGRACJA Z GIEŁDAMI, PLATFORMAMI TRANSPORTOWYMI

(np. Trans.eu, Timocom itp.)



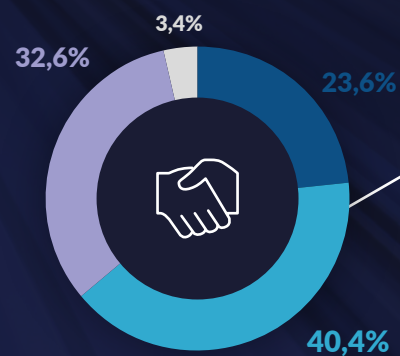
DEKARBONIZACJA

ZMNIEJSZENIE EMISJI CO₂



WSPÓŁDZIELENIE

SHARING



Bardzo istotne

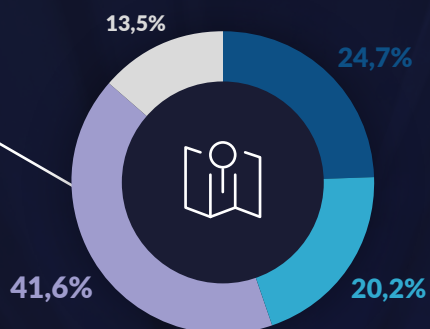
Średnio istotne

Nieistotne

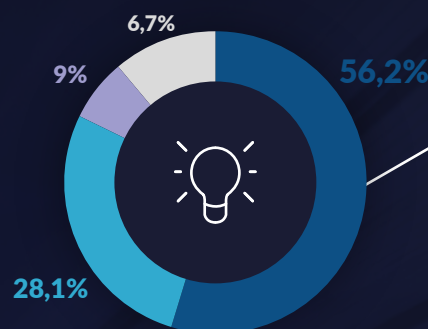
Trudno powiedzieć

PRIORYTETY FIRM Z BRANŻY TSL

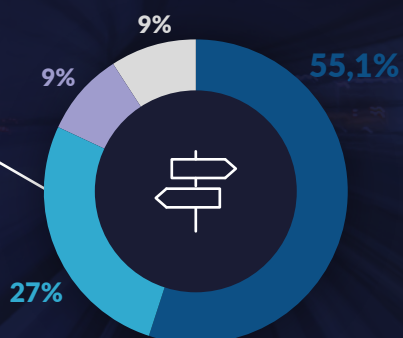
OTWARCIE ODDZIAŁU FIRMY W INNYM PAŃSTWIE



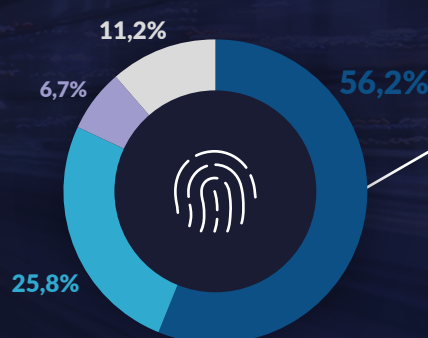
SZKOLENIA, BY ZWIĘKSZAĆ ŚWIADOMOŚĆ PRACOWNIKÓW (dot. nowych narzędzi, technologii, rozwiązań)



OTWARCIE NA OBSŁUGĘ NOWYCH RYNKÓW



CYBERBEZPIECZEŃSTWO



Nowe technologie, to także zwiększenie zakresu działalności i umocnienie pozycji przedsiębiorstwa na rynku cyfrowym. Dostrzegli to także badani, gdyż 50,6% wskazało potrzebę większej integracji z giełdami, czy platformami transportowymi, takimi jak, np.: Trans.eu, Timocom, itp. Tylko dla 10,1% badanych było to nieistotne.

Polskie firmy z sektora TSL, cały czas myślą o swoim dalszym rozwoju. Dostrzegają fakt, że zawirowania na rynkach mogą stanowić zarówno szanse, jak i zagrożenia dla dotychczasowej działalności. Jedną z recept jest otwarcie się na obsługę nowych rynków. 55,1% badanych podmiotów uznało, że jest to dla nich bardzo istotny priorytet w nadchodzącym okresie. Jedynie 9% znalazło się na przeciwnym biegunie.

Nieco ponad połowa badanych pragnie się otworzyć na nowe rynki

W toku badań ustalono, że wyraźnie premiowane na liście priorytetów były zagadnienia związane bezpośrednio z działalnością operacyjną przedsiębiorstw. Mniej ważne okazały się cele odnoszące się do polityki klimatycznej. Elektryfikacja floty nie cieszyła się popularnością. Dodatkowo działania związane z dekarbonizacją mocno podzieliły respondentów. Jedynie dla ¼ badanych okazały się one bardzo istotne. Z kolei 3 na 10 respondentów uznało wskazany cel za nieistotny. Pozostali badani (37,1%) opowiedzieli się w opcji umiarkowanej istotności, jeśli chodzi o redukcję emisji CO₂.

Jednym z elementów mogących złagodzić skutki regulacji Pakietu Mobilności mogłoby być otwarcie oddziału przedsiębiorstwa w innym kraju Unii Europejskiej. Okazało się, że polscy przedsiębiorcy raczej nie planują masowego eksodusu swoich firm na Zachód. Dla 41,6% badanych był to nieistotny czynnik. Jedynie blisko 1/4 respondentów uznała otwarcie takiego oddziału za bardzo ważne dla swojej działalności, a 20,2% podeszło do tematu z umiarkowanym nastawieniem.

Czy polscy przedsiębiorcy chcieliby łączyć swoje siły, w celu większej optymalizacji procesów? Badania dostarczyły niejednoznacznej odpowiedzi na powyższe zagadnienie. Współdzielenie (sharing), przykładowo odnoszący się do zasobów ludzkich, danych przedsiębiorstw, pojazdów, informacji o powierzchni magazynowej, powierzchni ładunkowej pojazdów, itp. dla największej grupy osób – 40,4% okazało się umiarkowanie istotnym priorytetem. Zaobserwowano nieomal liczbę (32,6%) dla której sharing był nieistotnym procesem. Jedynie 23,6% umieściło opisywany problem, jako bardzo ważny priorytet.

4 na 10 respondentów nie chce otwierać swoich oddziałów w innych państwach UE.

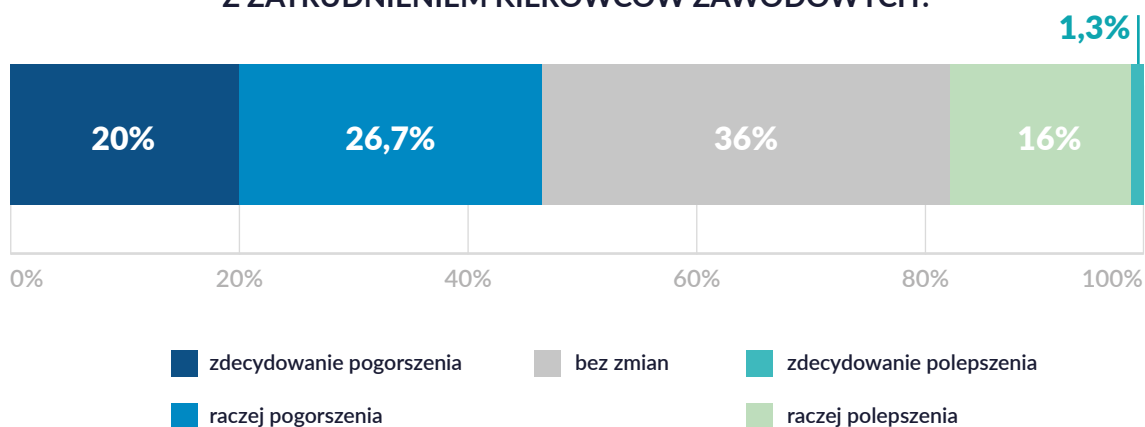
6

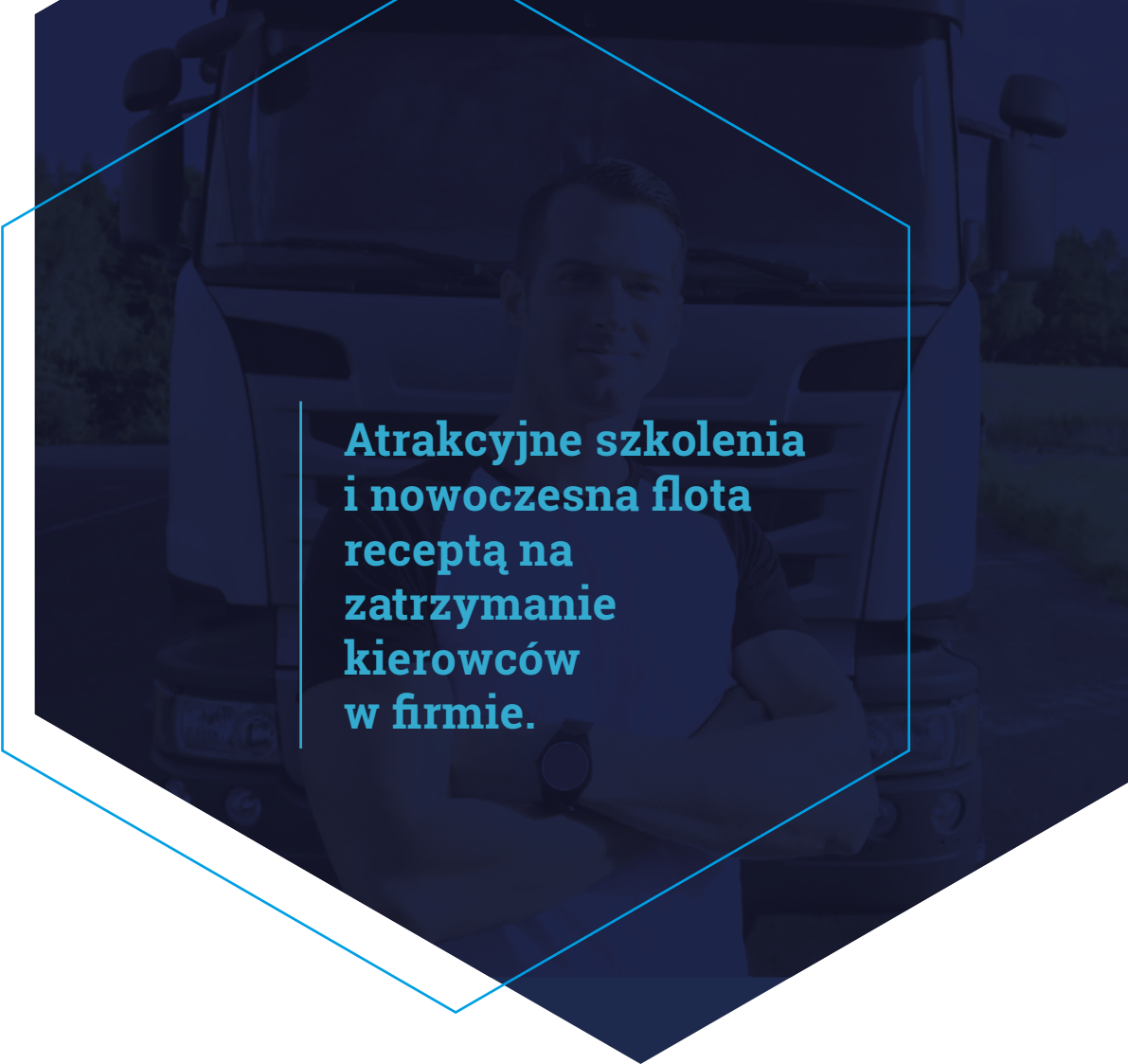
SYTUACJA NA RYNKU KIEROWCÓW

Problem braku kierowców w Polsce staje się każdego roku coraz bardziej zauważalny. Jak wyglądała sytuacja u badanych podmiotów oraz jakie działania podejmują, aby zachęcić personel do dalszej pracy w ich firmach? Wspomniana problematyka była istotna dla badanych, ponieważ aż 84,3% osób zadeklarowało, że zatrudnia kierowców w reprezentowanych przez siebie firmach. Dodatkowo 62,7% respondentów zadeklarowało, że w ostatnim czasie nie zmieniła się liczba zatrudnianych przez nich kierowców. Tylko u 37,3% zaobserwowało istotne ruchy kadrowe.

Blisko połowa badanych spodziewa się pogorszenia sytuacji na rynku kierowców w ciągu najbliższych 3 miesięcy.

**CZY PAŃSTWA FIRMA W NAJBLIŻSZYM CZASIE (1-3 MIESIĘCY)
SPODZIEWA SIĘ POGORSZENIA CZY POLEPSZENIA SYTUACJI ZWIĄZANEJ
Z ZATRUDNIENIEM KIEROWCÓW ZAWODOWYCH?**





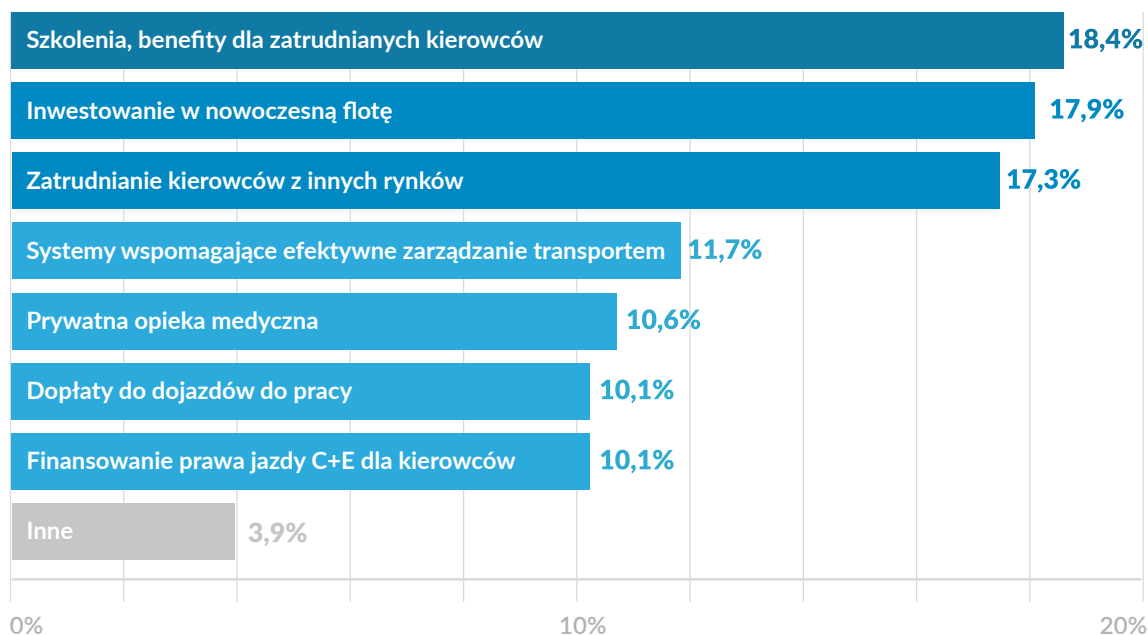
Atrakcyjne szkolenia i nowoczesna flota receptą na zatrzymanie kierowców w firmie.

Niestety, nie napawają optymizmem nastroje przedsiębiorców, ponieważ 47% badanych spodziewała się pogorszenia sytuacji na rynku kierowców w ciągu najbliższych 3 miesięcy. Łącznie aż 1/5 wskazała, że może nastąpić nawet zdecydowane pogłębienie problemów. W opinii 36% rynek będzie stabilny i nic nie powinno się na nim wydarzyć. Jedynie około 17% prognozuje poprawę sytuacji.

Jeśli zatem przedsiębiorstwa przewidują problemy na rynku kierowców, to jakie podejmują kroki motywujące swój personel do pozostania u nich? Na pierwszy plan wysunęły się dwa elementy z największą liczbą wskazań: oferowanie szkoleń i benefitów dla zatrudnianych kierowców (18,4%) oraz inwestowanie w nowoczesną flotę (17,9%), poprawiającą komfort i bezpieczeństwo pracy. Firmy także zadeklarowały chęć zatrudniania kierowców z innych rynków (17,3%). Oprócz standardowych benefitów, często stosowanych w innych branżach, jak prywatna opieka medyczna, dojazdy do pracy, itp. Coraz częściej przedsiębiorstwa z sektora TSL oferują miejsca pracy dla kandydatów chcących dopiero rozpocząć swoją karierę zawodową za kółkiem, którzy nie posiadają stosownych uprawnień. Około 10% respondentów zadeklarowało sfinansowanie kosztów związanych ze zdobyciem prawa jazdy kategorii C+E dla kandydatów, którzy rozpoczęliby u nich pracę. Niecałe 4% wskazało także inne benefity, jakimi próbowali zachęcić kierowców do pozostania w pracy. Wśród nich znalazły się: pełne opodatkowanie pensji, karty sportowe, ubezpieczenie grupowe, standardowe wynagrodzenie i powroty codzienne do domów.

Firmy są skłonne sfinansować koszty zdobycia uprawnień do prowadzenia pojazdów kategorii C+E. Zadeklarowało tak 10% respondentów.

JAKIE DZIAŁANIA PODEJMUJĄ PAŃSTWO, BY ZNIWELOWAĆ BRAK KIEROWCÓW ZAWODOWYCH?



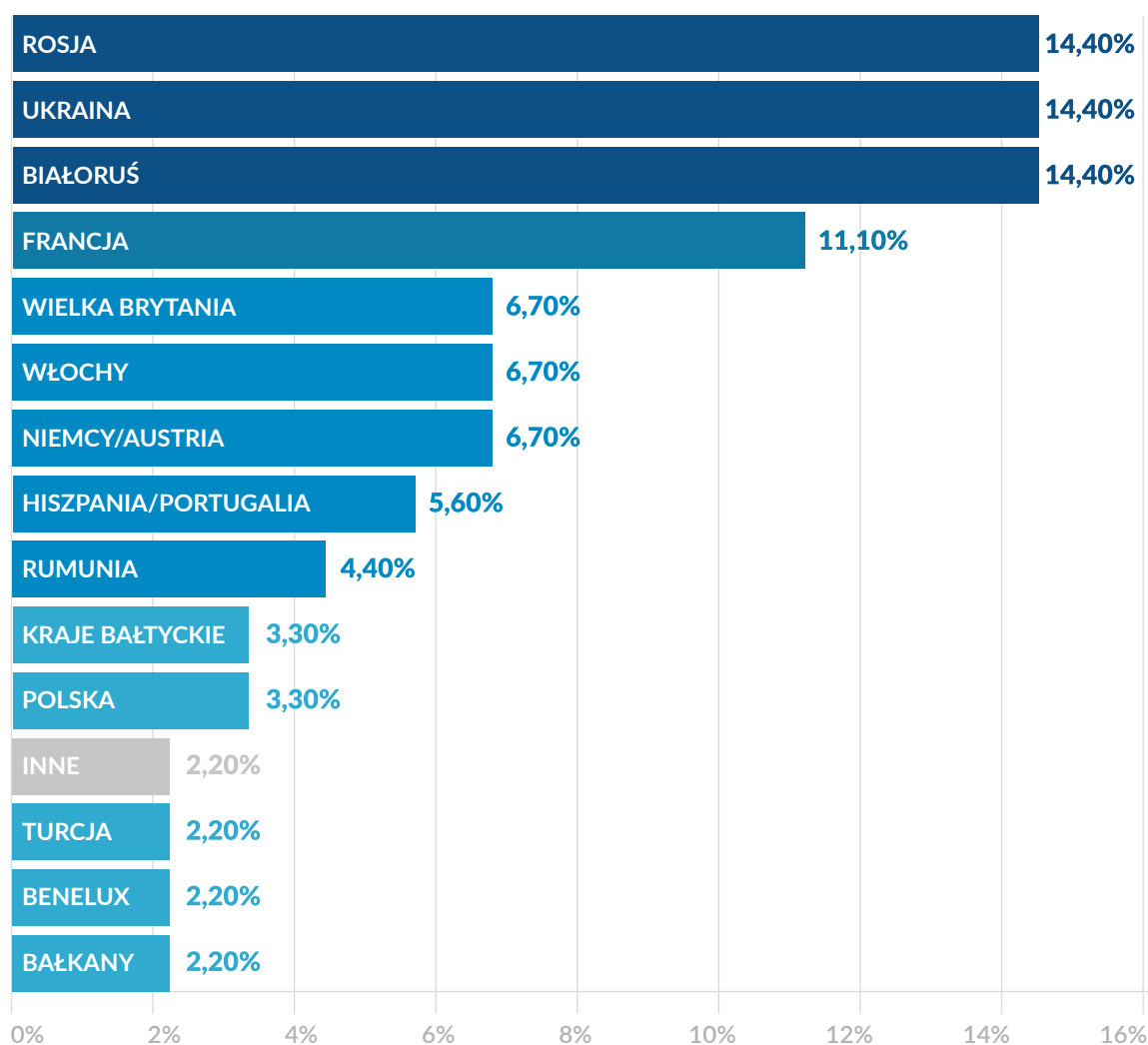
CZY W OSTATNICH DWÓCH MIESIĄCACH WYCOFALI SIĘ PAŃSTWO Z REALIZOWANIA NIEKTÓRYCH TRAS?



Regulacje wprowadzone za sprawą Pakietu Mobilności i trwający konflikt zbrojny na Ukrainie, a tym samym wdrażane przez kolejne kraje pakiety sankcji na Rosję i Białoruś, mogły odbić się negatywnie na działalności branży TSL. 47,7% badanych podmiotów wycofało się w ostatnich dwóch miesiącach z realizowania niektórych tras. Najczęściej dotyczyło to kierunku wschodniego, w szczególności: Ukrainy, Białorusi i Rosji. Odczuło to łącznie aż 43,20% respondentów. Co ciekawe, ok 11% badanych zmniejszyło liczbę kursów realizowanych do Francji. Czy powodem tego były problemy związane z Pakietem Mobilności? Francję wskazało więcej osób niż Wielką Brytanię (6,7%), która jak wiadomo opuściła Unię Europejską. Na pozostałych destynacjach odnotowano raczej umiarkowaną liczbę deklarowanych rezygnacji, oscylującą między 2-6%.

Przewoźnicy najczęściej wycofywali się z kursów do Ukrainy, Białorusi i Rosji

Z JAKICH KURSÓW SIĘ PAŃSTWO WYCOFALI?



EKSPERCI

Mariola Glinka
Transsped



Maciej Zwyrtek
Kuźnia Trans



Jacek Karcz
Gruber Logistics



Łukasz Serafin
Omega Pilzno



Magdalena Szaroleta
Raben Transport





Ireneusz Frankowski

MIRATRANS



Martyna Zimończyk

Sachs Trans International



Sebastian Anioł

InPost



Piotr Krasuski

CHOMAR Sp.z o.o. International Transport



Paweł Pokrywka

Transkap

7

MOBILNOŚĆ I TRENDY W TRANSPORCIE DROGOWYM

W OPINII
EKSPERTÓW

W ciągu minionej dekady mobilność biznesowa uległa ogromnym zmianom, a wygląda na to, że nadchodzące lata przyniosą ich jeszcze więcej. W ramach niniejszego raportu przeprowadzono wywiady z przedstawicielami 10 firm transportowych i kurierskich w Polsce, których celem było znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy polskie przedsiębiorstwa z branży TSL są gotowe na zmiany związane z mobilnością.

Eksperti oceniają perspektywy branży jako atrakcyjne, o czym świadczą coraz większe inwestycje. Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że w ub.r. urzędy zarejestrowały rekordową liczbę samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony - blisko 33 tys., co daje wzrost przekraczający 58%. Jeszcze większe przyrosty zanotowały rejestracje ciągników siodłowych (72%) oraz naczep i przyczep o dmc powyżej 3,5 tony (95%). W przedsiębiorstwach naszych ankietowanych dominują ciągniki siodłowe. U wielu z nich flota wymieniania jest systematycznie.

Inwestujemy w najnowocześniejszą flotę. Wymienimy ją co roku, aby pojazdy nie przekraczały trzech lat - wskazuje Mariola Glinka, dyrektor operacyjna w firmie Transsped. Nowo zakupione pojazdy przychodzą sukcesywnie, ponieważ są duże problemy z dostawami. - Dla przykładu w ostatnim czasie zamówiliśmy 30 zestawów, a na razie otrzymamy 15 ciągników i 30 naczep. Takie są dzisiejsze realia - dodaje Mariola Glinka.

Posiadanie nowoczesnej floty wiąże się z niskoemisyjnością. Eksperti przyznali, że ich firmy składają się w kierunku ekologicznych rozwiązań, na które coraz większy nacisk kładzie Unia Europejska. Jednym z głównych trendów będzie coraz szersze zastosowanie pojazdów elektrycznych, ale głównie w obszarach miejskich. Wymiana floty musi postępować stopniowo, choćby ze względu na brak infrastruktury energetycznej w miastach (sieci przesyłowe) jak i samych urządzeń do ładowania pojazdów. Firmy pracujące w transporcie dalekobieżnym na ten moment nie widzą przestrzeni na to, aby wprowadzić elektryki do floty.

W transporcie dalekobieżnym nie widzę alternatywy dla diesela. Na razie śledzimy wszystkie nowinki, ale tak jak samochody zasilane gazem LNG miały być wielkim zbawieniem ekologiczno - kosztowym, tak stały się przekleństwem. Pod dwoma względami. Po pierwsze są badania, które pokazują, że nie są dużo bardziej ekologiczne od diesla, po drugie ich zakup, eksploatacja czy tankowanie, pod względem finansowym wypada fatalnie - ocenia Maciej Zwyrtek, generalny dyrektor sprzedaży w Kuźnia Trans.

Podobne zdanie wyraził wiceprezes CHOMAR Sp.z o.o. International Transport.

W ciągu najbliższych kilku lat w transporcie długodystansowym elektryki nie będą miały racji bytu. Ewentualnie zaczną pojawiać się mniejsze auta elektryczne, do obsługi magazynów w dużych miastach, dla logistyki krótkodystansowej - uważa Piotr Krasuski.

Na rozwiązania dotyczące alternatywnych paliw, które mają pojawić się w 2024/25 roku czeka także firma Raben.

Co roku kupujemy i wymieniamy flotę, ponieważ mamy taką politykę wewnętrzną, że po trzech latach samochody są sprzedawane dla naszych podwykonawców, dla przewoźników z którymi pracujemy. Cała nasza flota opiera się na normie Euro 6. W ten sposób dbamy o to, aby nasi współpracownicy również posiadali nowoczesną, a co za tym idzie niskoemisyjną flotę. Z niecierpliwością czekamy na rozwiązania z alternatywnymi paliwami - mówi Magdalena Szaroleta, dyrektor sprzedaży Raben Transport.

Auta gazowe miały krótki debiut ze względu na ogromny wzrost ceny surowca. Sprzedaż spadła, niektórzy przewoźnicy nawet nie odebrali swoich zamówień. W ocenie ekspertów pomocna mogłaby być rządowa dotacja, która jest normą w wielu europejskich krajach, ale nie w Polsce.

Wśród badanych firm pojawiły się jednak głosy za rozważeniem aut elektrycznych.

Na ten moment we flocie posiadamy pojazdy z napędem LNG, ale zamówiliśmy już wodorowe i elektryczne ciągniki siodłowe - wskazuje dr Jacek Karcz, konsultant sprzedaży w Gruber Logistics.

Również InPost stawia na elektryfikację floty.

Zdecydowanie jednym z dominujących dzisiaj trendów i kierunków rozwoju InPost jest właśnie strategia minimalizacji wpływu CO2 na środowisko, czyli na dążenie do zeroemisyjności w całym łańcuchu dostaw. Chcemy tego dokonać do 2040 roku. Podstawowym działaniem będzie rozbudowa floty elektrycznej - przekonuje Sebastian Anioł, wiceprezes InPost.

Firmy rozważają także zakup pojazdów z silnikiem wodorowym.

Nasza flota opiera się na silnikach dieslowych, ale myślimy o pojeździe wodorowym. Pracujemy nad projektami wodorowymi wspólnie z partnerami w Europie.

W grupie roboczej są zarówno dostawcy usług, jak i firmy transportowe oraz dostawcy wodoru. Plan jest taki, aby pierwsze pojazdy z silnikami wodorowymi trafiły do nas już w 2024 roku - przyznaje Ireneusz Frankowski, wiceprezes MIRATRANS.

Wodór rozważa także firma Transkap.

Pracujemy w transporcie dalekobieżnym, najkrótsze trasy wykonujemy do Niemiec, a najdalsze do Portugalii. Na ten moment nie ma żadnej przestrzeni na to, żeby prowadzić auta o napędzie elektrycznym, ale wodór rozważamy. Niemniej, nim przejdziemy przez gąszcz zakupowy, wdrożeniowy i infrastrukturalny, pewnie minie wiele czasu. Przerabialiśmy to w silnikami gazowymi LNG, których zaczęliśmy używać na początku 2018 roku, wówczas infrastruktura była znikoma. Dopiero teraz możemy powiedzieć, że ta infrastruktura w jakiś sposób zaczyna być nasyciona - zaznacza Paweł Pokrywka, pełnomocnik zarządu w Transkap.

Dzięki nowoczesnej flocie pojazdów firmy ograniczają emisję dwutlenku węgla. Regularna wymiana floty ma wpływ na mniejsze spalanie.

Nowoczesne samochody spalają dużo mniej paliwa. Bywa, że różnica w spalaniu to nawet 8l na 100km. To sporo w skali całej floty - podkreśla Maciej Zwyrtek z Kuźnia Trans.

Pomocne są także szkolenia dla kierowców zawodowych z ecodrivingu.

W Raben regularnie szkolimy naszych kierowców z ecodrivingu i jeżeli widzimy duże odchylenia, to automatycznie kierujemy kierowcę na dodatkowe szkolenie w tym zakresie - wskazuje Magdalena Szaroleta z Raben Transport.

Ciekawe rozwiązanie proponuje firma Transsped.

Poza szkoleniami z ekonomicznej jazdy, organizujemy naszym kierowcom konkursy na najmniejsze spalanie, ponieważ wykonujemy takie same trasy - mówi dyrektor operacyjna Mariola Glinka.

Badani wskazali również na szereg innych ekologicznych rozwiązań. Wśród odpowiedzi znalazły się m.in. instalacje fotowoltaiczne, certyfikaty ekologiczne na magazynach, ogrzewanie z biomasy, a nawet rozszerzenie usług o transport intermodalny, gdzie transport drogowy zostaje przeniesiony na kolej. Firmy uczestniczą także w różnych programach lojalnościowych.

Jesteśmy w programie lojalnościowym jednej ze stacji benzynowych. Część pieniędzy, którą wydajemy na paliwo trafia do ogólnoswiatowych programów służących rozwijaniu nowoczesnych technologii oraz sadzeniu drzew - dodaje Piotr Krasuski, wiceprezes CHOMAR Sp.z o.o. International Transport.

Wśród rozwiązań ekologicznych InPost postawił sobie za cel recykling.

Do 2024 r. chcemy, aby wszelkie opakowania w ramach naszej organizacji i sieci pochodziły z recyklingu, bądź były możliwe do przetworzenia w ramach procesu recy-

klingu. W tej strategii chcemy wdrażać projekty technologiczne i innowacyjne, które pozwolą na zaspokajanie potrzeb lokalnych środowisk - podkreśla Sebastian Anioł.

InPost stawia sobie za cel, aby do 2040 roku stać się firmą zeroemisyjną. W ramach strategii minimalizacji wpływu na środowisko firma chce wdrażać innowacyjne projekty, które pozwolą na zaspokajanie potrzeb lokalnych środowisk.

W listopadzie ub.r. uruchomiliśmy RePaczkę. Program polega na tym, że klienci mogą za darmo przesłać nieużywane acz sprawne elektroprzęty, którym my wraz z partnerem nadajemy drugie życie. Przekazane przedmioty nie podlegają utylizacji, bo wciąż są możliwe do wykorzystania - wskazuje Sebastian Anioł i dodaje, że już niebawem RePaczka rozszerzona zostanie o kolejne kategorie.

Na ekologiczny transport stawia także Omega Pilzno. Firma opracowała i w 2020 roku wdrożyła strategię środowiskową.

W Omedze Pilzno obraliśmy proekologiczną ścieżkę, stawiając na duże projekty inwestycyjne, takie jak zakup 60 niskoemisyjnych ciężarówek na gaz oraz rozbudowę farm fotowoltaicznych w ramach naszej infrastruktury magazynowej. Równocześnie monitorujemy rynek pod kątem nowych rozwiązań, które realnie wpływają na obniżenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery. Wybrane z nich testujemy w naszej organizacji celem wdrożenia- przekonuje Łukasz Serafin, Pełnomocnik Zarządu ds. Jakości i Ekologii w OMEGA Pilzno.

Firma dokonuje obliczeń śladu węglowego i analizuje wpływ wprowadzanych rozwiązań pro-ekologicznych. Ponadto Omega Pilzno szkoli kierowców z eco drivingu, z ochrony środowiska, segregacji odpadów oraz z awarii środowiskowych, czyli z tego jak powinni zachowywać się kierowcy, jeżeli na przykład mają do czynienia z wyciekami płynów eksploatacyjnych na drodze. Co ciekawe, w marcu br. firma ruszyła z kampanią informacyjną dla kierowców „Odpal i jedź”, a w kwietniu z projektem dotyczącym ograniczenia prędkości pojazdu ciężarowego do 85 km/h. W ramach działań pro-ekologicznych firma rokrocznie sadzi drzewka. Do tej pory udało się posadzić ok. 1000 drzewek.

Zapytaliśmy ekspertów również o to, jakich technologii używa się w ich przedsiębiorstwach. Wśród najczęstszych odpowiedzi znalazły się rozwiązania telematyczne. **Badani zgodnie stwierdzili, że dziś nie wyobrażają sobie funkcjonowania firm transportowych bez narzędzi telematycznych.** To dzięki teledzielnicy optymalizują koszty, oszczędzają na czasie, a dzięki automatyzacji procesów i możliwości połączenia programów wewnątrz firmy podnoszą de facto wydajność pojazdów.

Telematyka przynosi naszej firmie ogromne korzyści, głównie w zarządzaniu czasem kierowcy oraz obserwacją poprawności wykonywanej przez niego pracy. Urządzenie telematyczne umiejscowione w ciągniku ułatwia spedytorom i dyspozytorom kontakt z kierowcą. Rozwiązania telematyczne przynoszą także korzyści finansowe i pozwalają nam prezentować swoje usługi na najwyższym poziomie - ocenia Martyna Ziemończyk, Kierownik Działu Spedycji w firmie Sachs Trans International.

Telematyka jest odpowiedzią na coraz większe oczekiwania klientów.

Rozwiązania telematyczne ułatwiają nam pracę na etapie zarządzania transportem,

rozliczenia, kontroli kierowców i bezpieczeństwa - wylicza Ireneusz Frankowski z MIRATRANS.

Kontrola kierowców, jaką umożliwiają systemy telematyczne w transporcie pozwala na wykrywanie niebezpiecznych zachowań.

Systemy telematyczne mają złożoną strukturę, która pozwala na kontrolowanie nawet drobnych czynników, decydujących o bezpieczeństwie realizacji przewozu. Przykładowo, interaktywne sprawdzanie czasu jazdy samochodu np. na podstawie odczytu GPS umożliwia natychmiastową reakcję w chwili, gdy prowadzący pojazd przekroczy maksymalny limit godzin w trasie. Wysłany do niego komunikat wymusza zatrzymanie się i odpoczynek. Dzięki temu nie tylko są respektowane przepisy, ale też ogranicza się ryzyko zmęczenia kierowcy i w konsekwencji – wypadku. Bezpieczeństwo i ekologia, to dwa kluczowe aspekty na które zwracamy uwagę w Raben, dlatego nikt już nie wyobraża sobie funkcjonowania firmy bez urządzeń telematycznych - podkreśla Magdalena Szaroleta z Raben Transport.

A skoro o bezpieczeństwie mowa - Omega Pilzno jako pierwsza w Polsce wdrożyła w 2021 r. nową normę jakościową ISO 39001 dotyczącą systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Jako pierwsza firma w Polsce zamontowaliśmy na bazie także płytę czujnikową, której zadaniem jest kompleksowe zbadanie opony - od wysokości bieżnika, przez ciśnienie, po nacisk na osie. Chodzi przede wszystkim o wydłużenie cyklu życia opony, aby się mniej zużywała, a co za tym idzie był mniejszy pobór paliwa, czego konsekwencją jest zmniejszenie emisji CO2. Każdy kierowca wyjeżdżając w delegację musi przejechać przez tę płytę. Ona też skraca czas diagnostyki opon. Wcześniej badanie jednego pojazdu trwało ok. pół godziny, po instalacji płyty w tym samym czasie jesteśmy w stanie sprawdzić od 300 do nawet 400 samochodów - zaznacza Łukasz Serafin z OMEGA Pilzno.

Wśród innych wymienianych przez ekspertów technologii, najczęściej powtarzaną był TMS (Transportation Management System) - system informatyczny, którego zadaniem jest wspieranie procesów planowania, monitorowania, rozliczania, a także zarządzania środkami transportu.

Autorskie, wewnętrzne narzędzie posiada firma Gruber Logistics.

Nasi informatycy stworzyli autorskie narzędzie, które łączy funkcjonalności dla naszych klientów. Po pierwsze od strony wizualizacji, tego gdzie znajduje się jednostka transportowa, przez różnego trybu zlecenia, aż po fakturę i udostępnienie dokumentów potwierdzających dostawę - opisuje dr Jacek Karcz.

System TMS to szereg funkcjonalności usprawniających pracę oraz redukujących ponoszone koszty. Te redukować można także zamieniając papier na dokumentację w formie elektronicznej.

Praktycznie od czterech lat nie akceptujemy formy wysyłania faktur drogą tradycyjną, chyba, że wymaga tego od nas urząd lub klient. Podobnie w kwestii e-CMR.

Jako jedna z pierwszych firm w kraju robiliśmy testy tego rozwiązania na trasie z Niemiec do Triestu we Włoszech - wskazuje konsultant sprzedaży Gruber Logistics.

Temat elektronicznych listów przewozowych jest w Europie dyskutowany od wielu lat. Ostatecznie ma wejść w życie w sierpniu 2024 roku. Niestety aktualnie nie istnieją szczegółowe przepisy, określające zasady funkcjonowania systemu, co jest blokadą do powszechnego korzystania przez firmy z tego rozwiązania.

Elektroniczny list przewozowy jest możliwy do wdrożenia od przeszło dekady, ale główną barierą do korzystania z jego dobrodziejstw jest niejednoznaczność przepisów prawa przewozowego i prawa transportowego w kwestii listów przewozowych. My jesteśmy gotowi od zaraz, ale ani klienci ani rynek nie są gotowi. Firmy boją się korzystać ze względu na ryzyko utraty ubezpieczenia, odmiennej interpretacji sądów w trakcie sporów, czy potencjalnych sankcji przewozowych nakładanych na przewoźników i kierowców - ocenia Maciej Zwyrtek, generalny dyrektor sprzedaży w Kuźnia Trans.

Dzięki bieżącej rejestracji całego łańcucha dostaw e-CMR ułatwiłby usprawnić proces fakturowania.

Urzędy Skarbowe wciąż wymagają od nas wydrukowanych, podpitych i opieczętowanych dokumentów. Wszyscy liczymy na to, że zmieni się prawo i papier odejdzie do lamusa. Poza tym koszty papieru rosną. Jeszcze niedawno ryza kosztowała nas 57 zł, dziś to już 120 zł, a więc ponad 100 proc. wzrost! - wskazuje Mariola Glinka, dyrektor operacyjna Transsped.

Dzisiaj dużym wyzwaniem jest zapewnienie ciągłości łańcucha dostaw. Firmy szukają rozwiązań na problemy, które wynikają chociażby z pandemii COVID-19, Pakietu Mobilności czy wojny na Ukrainie. Rynek nie jest zbyt zaawansowany jeśli chodzi o produkcję samochodów niskoemisyjnych do transportu ciężkiego. Duży problem stanowi brak infrastruktury ładowania, bo musimy mówić o ładowarkach, które mają ok. 300 kW, a tego w Polsce na ten moment nie ma. Z pomocą przychodzi Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych uruchamiając projekt, którego rezultatem będzie ukazanie, gdzie takie stacje ładowania powinny być ulokowane, aby umożliwić rozwój transportu ciężkiego a nie tylko samochodów dostawczych.

8

PODSUMOWANIE

Niniejsza publikacja jest próbą odpowiedzi na pytanie, w jakim kierunku podąży branża transportowa i logistyczna w ciągu najbliższych 10 lat, mierząc się z takimi wyzwaniami, jak konkurowanie w coraz bardziej cyfrowej gospodarce, czy sprostanie polityce klimatycznej Unii Europejskiej. W ramach badań ankietowych zapytano się przedstawicieli firm. Dodatkowo szereg ekspertów i praktyków z branży TSL, podzieliło się swoim zdaniem i doświadczeniem z wdrażania konkretnych rozwiązań w praktyce.

Największymi determinantami zmian będą dekarbonizacja, wyrażana w zastosowaniu ekologicznych technologii i zmianie sposobu zasilania pojazdów, z paliw kopalnych, na zieloną energię. Dochodzi do tego cyfryzacja dokumentacji, wraz z jej pełnym obiegiem, a także telematyka, pozwalająca maksymalizować efektywność w zarządzaniu flotą.

Badanie wykazało, że 60% respondentów rozumie, że nadchodzi koniec ery aut spalinowych. Nie jest jeszcze do końca pewne, jaką drogę obiorą przedsiębiorcy, realizujący postulat dekarbonizacji. Ankietowani, choć rozumieją ducha zmian, to najchętniej 44% spośród nich dalej oparłaby swoją aktywność przewozową o tradycyjny napęd. Czy przewoźnicy zelektryfikują pojazdy, a może wybiorą ogniwa wodorowe? Tego jeszcze tak dokładnie nie da się ustalić. Większość badanych, ze względu na brak budżetu i wysoki koszt inwestycji w nowe technologie, planuje raczej odłożyć głęboką modernizację na późniejszy okres. Z kolei 1/3 dokona tego dopiero w momencie zakończenia produkcji aut spalinowych. Postulat dekarbonizacji najchętniej realizowany byłby poprzez zwiększenie efektywności zużycia paliwa, a blisko ¼ chciałaby to osiągnąć dzięki inwestycjom w szkolenia z zakresu efektywnej jazdy.

Zdecydowanie najważniejszymi priorytetami dla badanych firm jest na ten moment zastosowanie na szeroką skalę nowoczesnych technologii, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem. Najczęściej wskazywano na automatyzację procesów (58%), zapewnienie ich firmom niezbędnego poziomu cyberbezpieczeństwa, posiadanie przeszkolonego personelu w zakresie umiejętności cyfrowych, a także integracja narzędzi z giełdami i platformami cyfrowymi. Ważnym aspektem jest też telematyka, powszechnie stosowana już dzisiaj. Jej rola z każdym rokiem będzie wzrastała, pozwalając na skrócenie czasu realizacji zleceń, efektywniejsze wykorzystywanie floty oraz redukcję kosztów eksploatacji pojazdów.

Niniejsza publikacja opisuje także sytuację na rynku kierowców, na którym firmy zmagają się z ciągłym deficytem wykwalifikowanego personelu. Około 63% respondentów zadeklarowało, że w ostatnim czasie nie zmieniło się u nich zatrudnienie. Niestety blisko połowa przedsiębiorców spodziewa się pogorszenia sytuacji na rynku kierowców w ciągu najbliższych 3 miesięcy. Jedynie 17% jej polepszenia. Firmy rozumieją też, że atrakcyjne szkolenia i nowoczesna flota mogą być receptą na zatrzymanie kierowców w firmie. Zwiększa się też otwartość przedsiębiorców na finansowanie kosztów związanych ze zdobyciem prawa jazdy kategorii C+E dla kandydatów chcących dopiero rozpocząć karierę za kółkiem.

Polska jest jednym z czołowych krajów w Unii Europejskiej pod względem dokonywanych przewozów międzynarodowych. Rozwój handlu w sieci przyczynia się także do wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe i logistyczne. Mamy nadzieję, że niniejsza publikacja pomoże naszej rodzimej branży w przełamaniu oporu i niepewności w drodze ku nowoczesności. Opinie praktyków, w tym także dużych i sprawdzonych graczy na rynku, mogą pomóc w doborze adekwatnych rozwiązań dla poszczególnych firm.

**Dariusz Terlecki**

Regional Director Poland & EE, Webfleet Solutions

Rewolucja technologiczna trwa i nie ma wątpliwości, że nadchodząca dekada zmieni oblicze transportu oraz sposób funkcjonowania firm flotowych nie do poznania. Obecnie wszyscy jesteśmy bardziej skoncentrowani na neutralizacji zmian i wyzwań, które przyniósł nam rok 2022, niż na konstruowaniu długofalowych strategii, co znajduje odzwierciedlenie w wynikach tego raportu. Z uwagi na konflikt zbrojny za naszą wschodnią granicą oraz regulacje Pakietu Mobilności blisko połowa badanych musiała wycofać się z obsługi niektórych z dotychczas realizowanych tras, a 47% przewiduje pogorszenie się sytuacji na rynku kierowców w przeciągu najbliższych 3 miesięcy. Jeśli dodamy do tego galopującą inflację i rosnące ceny paliw, to zupełnie nie dziwi fakt, że wśród kwestii o najwyższym priorytecie znajdują się działania ukierunkowane na generowanie oszczędności oraz wzrost wydajności i efektywności działania. Cieszy fakt, że aż 58% chce stawiać na automatyzację procesów, blisko 43% zamierza eliminować 'papierkową' robotę i chce digitalizować obieg dokumentów, a ponad 50% widzi istotne korzyści w integracji z giełdami i platformami transportowymi.

Oznacza to, że transformacja cyfrowa wśród polskich firm będzie dalej postępować. Korzystanie z nowych technologii, w tym rozwiązań telematycznych, pozwala na jasną ocenę bieżącej sytuacji i błyskawiczne dokonywanie koniecznych zmian – zapewnia przedsiębiorstwom tak pożądaną dzisiaj „zwinność”. Pod koniec 2021 r. Webfleet Solutions przeprowadziło własne badanie na temat digitalizacji procesów wśród europejskich firm flotowych, z którego to wynika, iż klienci widzą wymierne korzyści stosowania telematyki i nowych technologii. Za ich największe zalety postrzegają skrócenie czasu realizacji zleceń (25,6%), efektywniejsze wykorzystywanie floty (22,2%) oraz redukcję kosztów eksploatacji pojazdów (21,1%).

Odpowiedzi respondentów w niniejszym raporcie wskazują, że na polskim rynku mamy jeszcze wiele do zrobienia – zarówno jeśli chodzi o stopień penetracji - 20% wskazań, choć bazując na danych z wywiadów i naszych raportów branżowych skala wykorzystania telematyki w niektórych segmen-

