

#4

CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

TEMAT NUMERU

Transport intermodalny:
nowe horyzonty dla
globalnej logistyki

Market Insights

**Dane ze świata logistyki
i transportu**

- **Spadek cen frachtu.**
Przewoźnicy tracą, załadownicy oszczędzają
- **Kolejka po ciężarówki.**
Sektor automotive nie zna słowa kryzys
- **Rynek spot górną,**
czyli wyzwania dla łańcucha dostaw 2023



CargoON od **Trans.eu Group S.A.** to cyfrowa platforma transportowa, która pomaga zoptymalizować i zautomatyzować procesy, komunikację i dokumentację związaną z transportem drogowym.

Rozwiązania CargoON do zarządzania transportem – **Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports i Simple Tenders** wspierają producentów w kompleksowym i elastycznym zarządzaniu transportem.

Twórcą marki jest **Trans.eu Group S.A.**
– dostawca innowacyjnych rozwiązań dla branży transportowo-logistycznej, który od 2004 roku z powodzeniem rozwija jedną z najważniejszych Platform logistycznych w całej Europie.





Na dobry początek

Niespokojny sen menedżera

Wiele wskazuje na to, że obecny rok przyniesie trochę wytchnienia i spokoju łańcuchom dostaw. Pytanie jednak, czy o taki spokój chodziło firmom produkcyjnym i handlowym? Wskaźniki gospodarcze w Unii Europejskiej spadają, Niemcy znajdują się w płytkiej recesji, a przewoźnicy często nie mają z czym jeździć. Z drugiej strony, cieszy jednak względna stabilizacja na rynku paliw oraz obniżające się powoli słupki inflacyjne w najsilniejszych gospodarkach. Przedsiębiorstwa mają także dobrą okazję do obniżenia kosztów transportu, bo stawki frachtu regularnie spadają. Menedżerowie zarządzający łańcuchami dostaw nie śpią jednak spokojnie. Wcześniej czy później poziom dostaw wróci na ścieżkę wzrostu, ale czy po drodze nie dojdzie do kolejnego „Game changer”)? Na to pytanie nikt dziś nie potrafi dobrze odpowiedzieć.

W najnowszym numerze Market Insights ON próbujemy opisać bieżący stan łańcuchów dostaw, ale także zastanowić się, co nas czeka w kolejnych kwartałach.

Zespół CargoON



Spokojny rynek paliw _____ **7**

Obserwując ewaluację cen paliw, firmy przewozowe w całej Europie oraz ich klienci mogą chwilowo odetchnąć z ulgą.

Oszczędności dzięki spot _____ **8**

Ceny przewozów osiągnęły poziom sprzed wojny w Ukrainie, choć jeszcze jesienią ubiegłego roku trudno było to sobie wyobrazić.

Stawki frachtów ciągle niepewne _____ **10**

Spadek PKB, rosnąca inflacja i wzrost kosztów energii zaowocowały mniejszym zapotrzebowaniem na transport.

Inflacja powoli w dół _____ **13**

Wszystko wskazuje na to, że obecny rok będzie w Unii Europejskiej rokiem spadającej inflacji.

Kolejka po ciężarówce _____ **15**

Rynek sprzedaży nowych ciężarówek zachowuje się trochę na przekór panującym nastrojom.

Europa w kontenerze

Przeżywamy właśnie w Europie rewolucję transportową.

Przewozy intermodalne mają uratować kontynent przed nadmierną emisją dwutlenku węgla oraz brakiem kierowców.

02

Trendy

str. 16

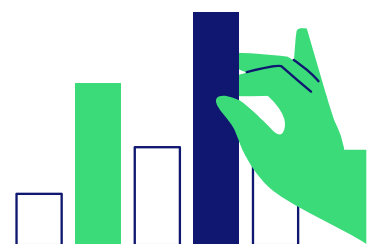
03

Wyzwania i prognozy

str. 26

Coraz więcej spotu, czyli wyzwania dla łańcucha dostaw 2023

Z punktu widzenia firmy produkcyjnej czy dystrybucyjnej to dobry moment na negocjowanie korzystnych stawek frachtowych i potencjał na spore oszczędności.





01

Analiza rynku

Mimo spowolnienia gospodarczego w Europie łańcuchy dostaw pozostają stabilne.

Najbardziej martwi jednak kiepski stan gospodarki niemieckiej.

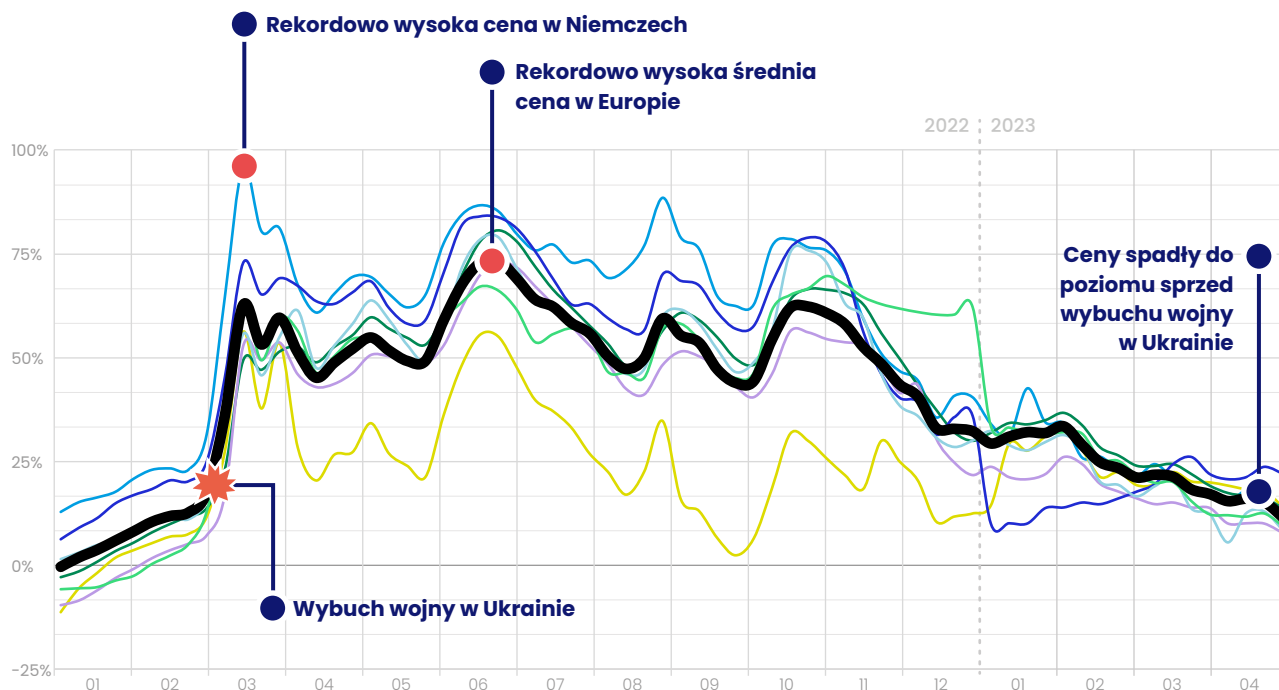


Spokojny rynek paliw

CENA DIESLA W UNII EUROPEJSKIEJ

DE FR ES IT NL BE PL ŚREDNIA UE

(STYCZEŃ 2022 – KWIECIEŃ 2023)



Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

Obserwując ewaluację cen paliw, firmy przewoźne w całej Europie oraz ich klienci mogą chwilowo odetchnąć z ulgą.

Na końcu kwietnia br. średnia cena diesla powróciła do stanu sprzed wybuchu wojny w Ukrainie.

Wiele wskazuje na to, że przynajmniej w najbliższych miesiącach rynkiem paliw nie wstrząśnie żadna sytuacja kryzysowa. Europa zdołała zgromadzić w 2022 r. odpowiednie zapasy ropy naftowej, sprowadzając ją ze Stanów Zjednoczonych (18%), a także z Norwegii, Kazachstanu i Bliskiego Wschodu oraz zapewniła dostawy na kolejne okresy.

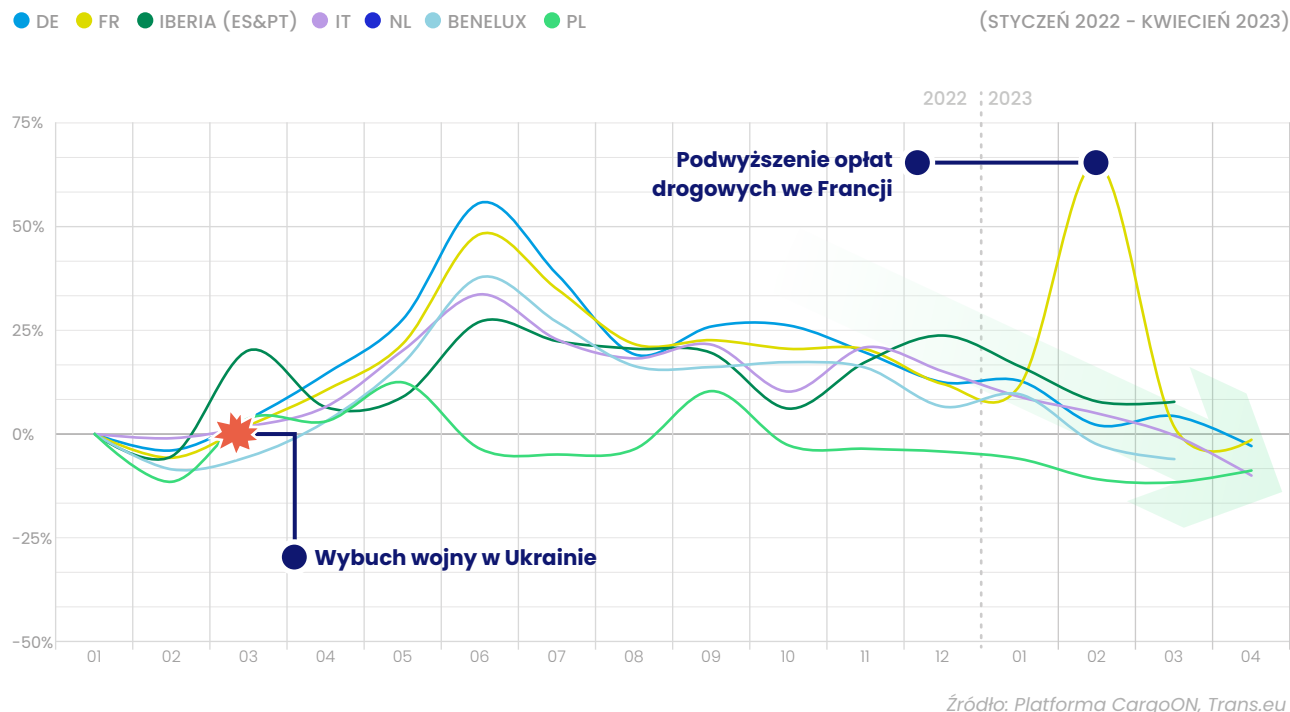
Unia Europejska prawie uniezależniła się od dostaw z Rosji (obecnie wynoszą one około 4%), choć niektóre koncerny zachodnie łamią ten zakaz, sprowadzając ropę za pośrednictwem rafinerii tureckich. Na ile Unia Europejska trwale uniezależniła się od

rosyjskich dostaw przekonamy się jesienią, kiedy skurczą się zgromadzone zapasy. Poza tym wiele zależy od decyzji państw OPEC+, które mogą przeciw kolejny raz zdecydować o ograniczeniu wydobycia, co może skutkować podwyższeniem cen na światowych giełdach.

Dzięki względnej stabilizacji rynku paliw (a także innym czynnikom) nieznacznie spadły ceny frachtów na najważniejszych europejskich szlakach handlowych. Stawki za fracht w dużym stopniu są jednak uzależnione od specyfiki danego rynku albo sektora. Strach pomyśleć, co by się stało, gdyby Europa nie poradziła sobie z kryzysem paliwowym, a stawki gwałtownie poszybowały do góry. Embargo na rosyjską ropę najbardziej odczuła gospodarka niemiecka, w której do jesieni ubiegłego roku cena diesla pozostawała najwyższa (Niemcy były największym odbiorcą rosyjskiej ropy). Przewoźnicy niemieccy pozostali mimo to w czołówce europejskich przewoźników międzynarodowych, choć musieli się w 2022 r. pogodzić z niższą marżą.

Oszczędności dzięki spot

STAWKI TRANSPORTOWE W EUROPIE



Wreszcie nastąpiła wymarzona chwila dla menedżerów firm produkcyjnych i dystrybucyjnych: od ostatniego kwartału 2022 r. notowany jest na rynku spotowym i kontraktowym systematyczny spadek stawek, który postępuje nadal w pierwszym półroczu 2023 r. Europejskie ceny frachtów spadają mocniej na rynku spotowym (do nich zresztą odnosi się publikowany wykres). Jak wynika z analiz rynkowych, stawki spotowe spadły w 87% rynku przewozowego, choć są pewne wyjątki na szlakach niemiecko-francuskich, ale o tym za chwilę. Ceny za przejazd uzyskiwane na rynku spotowym spadły średnio o 7,5%, czyli sporo, a na rynku kontraktowym blisko 3%. Dla części przewoźników oznacza to balansowanie na granicy opłacalności, bo przecież poziom kosztów stałych ciągle rośnie.

Nawet sezon listopadowo-grudniowy związany z tradycyjnym pikiem świątecznym w niewielki sposób zakłócił trend malejących stawek frachtowych. **Na końcu kwietnia 2023 r. cena przewozów osiągnęła poziom sprzed wojny w Ukrainie**

(luty 2022), choć jeszcze jesienią ubiegłego roku trudno było to sobie wyobrazić. Najważniejszą przyczyną spadków jest oczywiście spowolnienie gospodarcze w Europie oraz ciągle wysoka inflacja (wg danych Eurostatu na koniec kwietnia 2023 r. średnio 7% w strefie euro, choć np. w Polsce 15,2% – biorąc pod uwagę wskaźnik HICP). Mniejszy popyt jest najważniejszym czynnikiem spadku stawek transportowych. Optymizm załadowców jest więc oczywiście umiarkowany, bo choć mniej płacą za frachty, jednocześnie zamawiają ich zdecydowanie mniej. Innymi słowy, mówiąc potocznie – biznes kręci się gorzej, a koszty jego prowadzenia ciągle rosną.

Szybki spadek kosztów frachtu w Niemczech i Francji (filarów gospodarczych i politycznych Unii Europejskiej) widoczny jest od czerwca ubiegłego roku. Tym bardziej dostrzegalny, że po wybuchu wojny w Ukrainie stawki w tych dwóch krajach rosły najszybciej w Europie (co miało bezpośredni związek gwałtownym wzrostem cen energii i paliw, ale tak-

że z dużym uzależnieniem gospodarki niemieckiej od rosyjskich dostaw). W lutym 2023 r. – po podwyższeniu o 4,75% opłat drogowych we Francji – ceny za fracht poszybowały tam do poziomu najwyższego od lat. Na szczęście tylko na chwilę, aby miesiąc później równie szybko wrócić do cenowego status quo z poprzednich miesięcy.

Swoją drogą, to bardzo ciekawe, co obecnie dzieje się ze stawkami transportowymi na **trasach między Niemcami a Francją**. Na popularnym kierunku z Duisburga do Lille ceny wynikające z umów kontraktowych spadły o 6,5% (wiosną br. osiągnęły poziom 2,33 euro za kilometr), a na rynku spotowym o 9,6% (2,5 euro za kilometr). W drugą stronę (do Niemiec) poziom stawek frachtowych jest już zgoła inny. Stawki kontraktowe spadły (porównując kwartały) o 2,3%, ale na rynku spotowym – tutaj uwaga – ceny frachtów wzrosły o 1,9 procent, do poziomu 1,91 euro za kilometr. Ekonomisci wiążą ten fakt z niespodziewaną poprawą nastrojów gospodarczych nad Renem, a szczególnie niewielkim wzrostem produkcji przemysłowej w pierwszym kwartale br.

Jednym z niewielu kierunków, w którym w ostatnich miesiącach doszło do wzrostu stawek kontraktowych jest trasa z **Półwyspu Iberyjskiego do Francji**. Dlaczego właśnie tam? W Europie, szczególnie w jej południowej części, od kilku lat trwa wielka susza, a ilość opadów drastycznie spada. Wygląda na to, że w tym roku nie będzie inaczej. Zapobiegliwi importerzy żywności z Francji chcą więc sobie zawczasu uzupełnić zapasy produktów żywnościowych i ściągają je z Hiszpanii. Tym sposobem stawki frachtowe dotyczące przejazdów między Madrytem a Paryżem wzrosły o 4,1% (co ciekawe, na rynku

spotowym zadziało się odwrotnie – ceny zmalały o 4,3%). Z podobnych powodów wzrosły także stawki transportowe z Włoch. Mimo suszy, eksperci zapowiadają tam lepsze zbiory pszenicy i innych produktów rolnych. W efekcie przewoźnicy hiszpańscy wynegocjowali w umowach wyższe stawki kontraktowe związane z eksportem żywności.

Z punktu widzenia rynku europejskiego ważne jest także to, **co dzieje się w Polsce** – cały czas największym kontynentalnym przewoźnikiem. Stawki polskich przewoźników od miesięcy nurkują w dół, co jest bezpośrednim skutkiem spowolnienia gospodarczego w Niemczech trwającego już od blisko roku. Niestety, w następnych miesiącach nie można spodziewać się w Niemczech widocznej poprawy nastrojów (mimo niewielkiej wspomnianej korekty w górę na początku roku). Prestiżowy monachijski Instytut Badań Ekonomicznych Ifo prognozuje, że średni roczny wzrost wyniesie nad Renem 0,3% PKB. Ekonomisci uważają, że to i tak sukces, bo wszystko wskazuje, że gospodarka niemiecka nie wejdzie w głęboką recesję

Kondycję polskiego transportu międzynarodowego dobija nie tylko niemieckie spowolnienie (a to największy partner handlowy Polski), ale także znaczny spadek krajowej konsumpcji. Wysoka inflacja (HICP) zjada bowiem dochody Polaków: na koniec kwietnia wynosiła ona w ujęciu rocznym 14%, podczas gdy w Unii Europejskiej średnia okazała się o połowę mniejsza. Polscy przewoźnicy międzynarodowi byli największymi przegranymi w sektorze przewozów spotowych. Spadek cen frachtów na tym rynku wyniósł w pierwszym kwartale 2023 r. 8,3% – dwukrotnie więcej niż wynosi europejska średnia.

CO DALEJ?

Trzeba zaznaczyć pewną prawidłowość, którą można wychwycić, analizując zmiany stawek transportowych od początku 2023 r. (do maja włącznie). Stawki wynikające z umów kontraktowych spadają wolniej niż stawki spotowe. A obserwując rynek transportowy w Europie w rocznej perspektywie, widać jeszcze coś ważnego: wzrasta znaczenie stawek spotowych w kształtowaniu cen za usługi transportowe w ogóle. Przyczyna wydaje się dość oczywista: w szalonym roku 2022 capacity



transportowe było pożądanym niczym woda na pustyni. Firmy produkcyjne i dystrybucyjne szukały więc dostępnej przestrzeni transportowej we wszystkich możliwych źródłach. Także przewoźnicy częściej zaglądali na giełdę w poszukiwaniu wyższego zarobku.

02

W przewidywalnej perspektywie rynek kontraktowy będzie współistniał z rynkiem spotowym. Informacje o rychłej śmierci umów kontraktowych okazały się przedwczesne. Inna rzecz, że powoli zmienia się ich charakter, a weryfikacja stawek następuje ze znacznie większą częstotliwością. Widać jak na dłoni, że wzrasta znaczenie rynku spotowego, bo zarządzanie łańcuchem dostaw ma charakter dynamiczny. Takie czasy, że elastyczność wydaje się najważniejszym atutem w prowadzeniu biznesu, bo perspektywiczne planowanie wydaje się mocno ryzykowne.

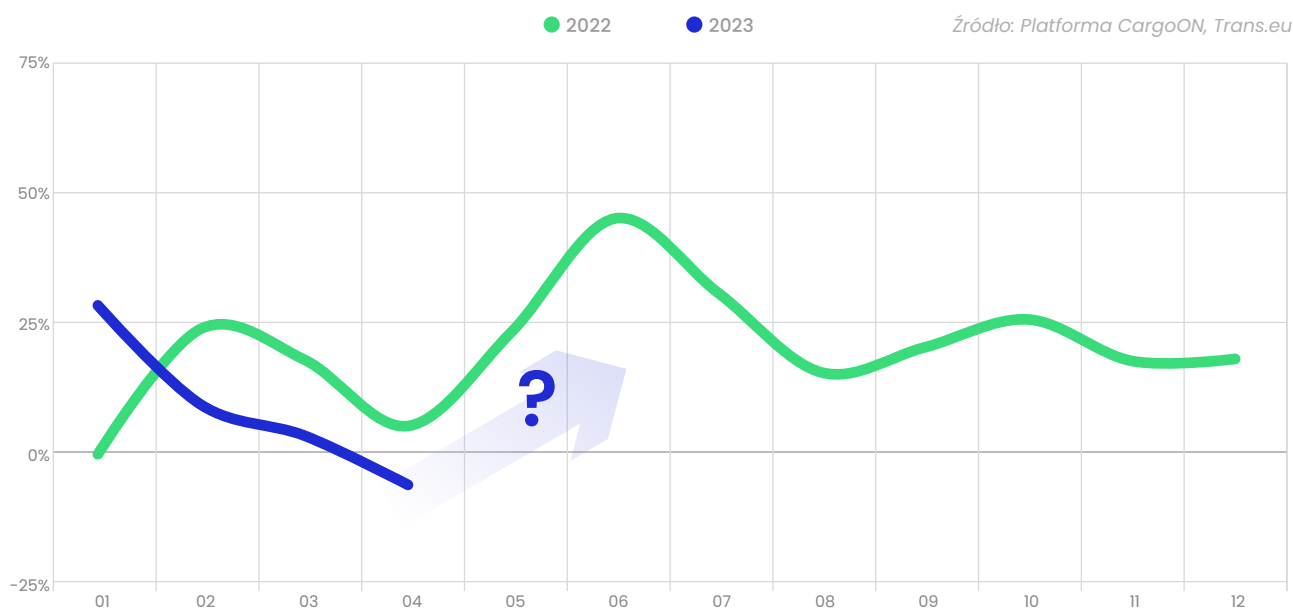
03

W 2023 r. – wobec spowolnienia gospodarczego na kontynencie europejskim – rynek spotowy nieco zmienił charakter. Dziś bardziej szuka się na nim oszczędności niż dostępnych ciężarówek. Tym bardziej, że w wielu sektorach gospodarki transport jest jednym z głównych kosztów (choćby w wybranych firmach dystrybucyjnych i produkcyjnych, w których ważna jest sezonowość dostaw). Trudno jednak przewidzieć, co wydarzy się na rynku transportowym w kolejnych kwartałach 2023 r. Łańcuchy dostaw ciągle są osłabione po pandemii i wybuchu wojny w Ukrainie. Latem ubiegłego roku stawki na rynku spotowym poszybowały sezonowo do góry. Czy tak będzie i tym razem?

Stawki frachtów ciągle niepewne

EUROPEJSKIE STAWKI ZA FRACHT NA RYNKU SPOTOWYM

(STYCZEŃ 2022 – KWIECIEŃ 2023)



W pierwszych miesiącach 2023 r. doszliśmy oto do momentu, którego jeszcze przed rokiem rynek nie mógł nawet podejrzewać. Stawki spotowe (kontraktowe zresztą także) spadły poniżej niebotycznego poziomu, który ukształtował się szczególnie po pandemii, a potem także po wybuchu wojny w Ukrainie. Tego się zresztą wszyscy spodziewali, analizując sytuację gospodarczą na kontynencie europejskim w 2022 r. Spadek PKB w całej Unii Europejskiej, rosnąca inflacja i wzrost kosztów energii zaowocowały mniejszym zapotrzebowaniem na capacity transportowe. Wzrost gospodarczy wyniósł w 2022 r. 3,5%, a według prognoz Eurostatu w br. wyniesie średnio w UE 1,00%. Gospodarka europejska uniknie prawdopodobnie recesji, ale nie uniknie ostrego hamowania i skutków spadku produkcji przemysłowej.

Jeszcze w styczniu 2023 r. stawki transportowe były o 26% wyższe niż przed rokiem, ale w kolejnych miesiącach spadły poniżej poziomu ubiegłorocznego. Jak zresztą widać na wykresie różnice te maleją, co może także oznaczać zmianę trendu. Ale jak to możliwe wobec spowolnienia gospodarczego na kontynencie?

Po pierwsze, mimo mniejszego zapotrzebowania na capacity transportowe nie zniknęły dotychczasowe wyzwania sektora przewozowego: wysokie koszty prowadzenia biznesu, brak kierowców i presja na wzrost wynagrodzenia dla tej grupy zawo-

dowej, a także inne związane z eksploatacją i serwisem pojazdów. Sporo europejskich przewoźników pracuje na niskiej marży albo wręcz poniżej kosztów: chcąc przetrwać, muszą podwyższyć stawki za fracht.

Po drugie, rynek transportowy żyje od czasów pandemii „pod napięciem”, łańcuchy dostaw ciągle są osłabione, a sytuacja gospodarcza w Europie niepewna. Nie wiemy jak potoczy się dalej wojna w Ukrainie, czy nie czeka nas kolejny kryzys energetyczny i paliwowy; czy za chwilę Chiny nie zajmą Tajwanu, itd. Tych „czy” jest sporo. Tymczasem każda niepewność szybko odbija się na łańcuchach dostaw, a stawki przewozowe są szczególnie podatne na takie sytuacje. Transport jest sercem każdej gospodarki, a dochody branży transportowo-logistycznej ważną częścią każdego PKB.

Po trzecie, przed nami wysoki sezon letni, a jeśli doszukiwać się analogii do ubiegłego roku, także i w tym ceny frachtów powinny znacznie wzrosnąć. Czy tak się rzeczywiście stanie? Wobec niepewnej sytuacji w najsilniejszych gospodarkach – szczególnie niemieckiej, która znajduje się na pograniczu recesji – trudno jednoznacznie wyrokować. Eksperci łańcuchów dostaw uważają jednak, że dla załadowców to dobry czas, aby znacznie zaoszczędzić na budżetach transportowych. Sprzyjają temu niższe ceny frachtów oraz zwiększona dostępność środków transportu.



DOCK SCHEDULER **ON**

Większy porządek i przepustowość magazynu oraz lepsze relacje z przewoźnikami

Dock Scheduler to nowoczesny system do zarządzania oknami czasowymi w magazynie

Realne oszczędności bez zwiększania ilości zmian, personelu oraz sprzętu.

Koniec kolejek przed magazynem. Czas oczekiwania na załadunek skraca się nawet **o 70%**.

Przepustowość magazynu większa **o 25%**. Praca magazynu zaplanowana równomiernie na dany dzień.

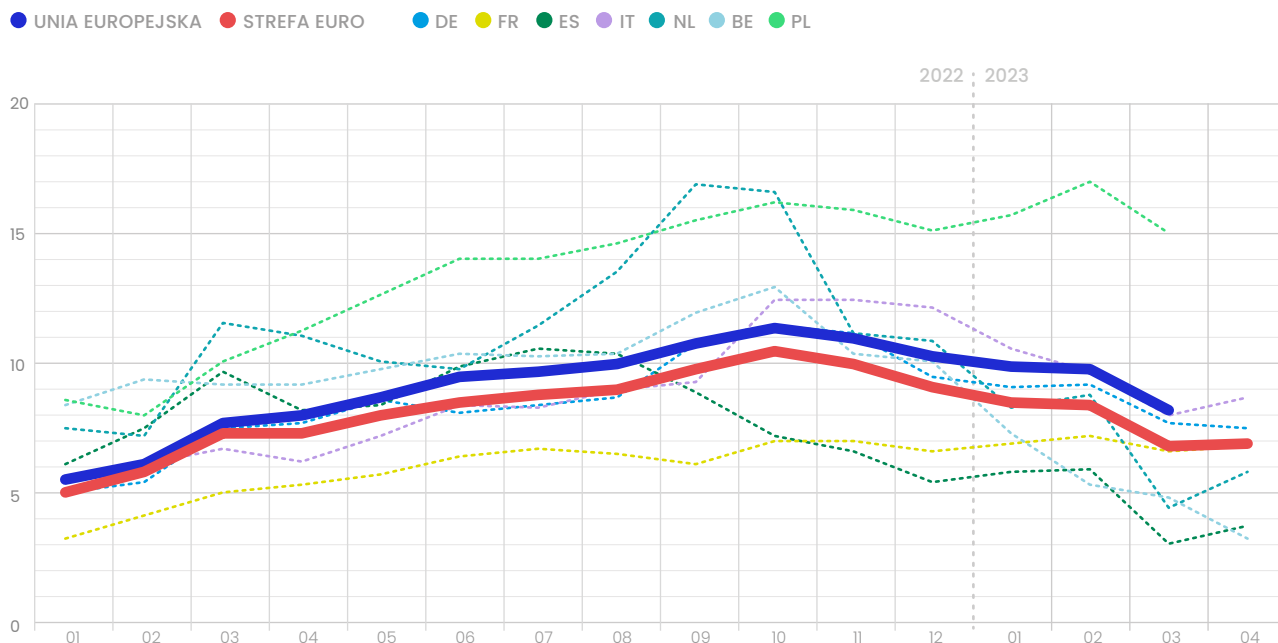
Samodzielna awizacja przewoźników. Redukcja nakładów pracy i minimalizacja ryzyka pomyłek.

SPRAWDŹ



Inflacja powoli w dół

WSKAŹNIK CEN TOWARÓW I USŁUG (HICP) W UNII EUROPEJSKIEJ I STREFIE EURO W TŁE WYSOKOŚĆ INFLACJI W WYBRANYCH KRAJACH UE

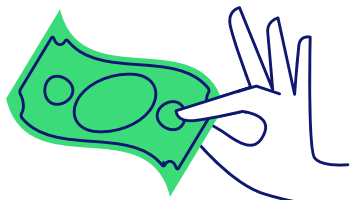


Wszystko wskazuje na to, że obecny rok będzie w Unii Europejskiej rokiem spadającej inflacji. Według Europejskiego Banku Centralnego średnioroczna inflacja HICP wyniesie 5,3%, a w następnym roku spadnie do poziomu 2,9%. To dobry znak dla kontynentalnych gospodarek i łańcuchów dostaw, chociaż „suchą stopą” Europa z tych perturbacji nie wyjdzie. Inflacja drenuje bowiem kieszenie konsumentów, powoduje realny spadek dochodów, a załadowcy mają problem ze sprzedażą swoich produktów. Wysoka inflacja to także wzrost kosztów dla firm produkcyjnych, dystrybucyjnych, a także przewoźników.

Jak obliczył niedawno Belgijski Instytut Transportu Drogowego i Logistyki (ITLB) w 2023 r. **koszty firmy transportowej wzrosną przeciętnie 12-13,5%**, nie uwzględniając kosztów paliwa. Część z nich przewoźnicy muszą przerzucić na klienta, bo inaczej grozi im zapaść i bankructwo. Z drugiej strony, wobec zastoju na rynku transportowym i większej dostępności capacity, przewoźnicy muszą być

bardziej elastyczni cenowo. Koło się zamyka. Naturalnie rodzi się pytanie o to, który trend zwycięży? Dalszej obniżki stawek, sezonowej podwyżki czy raczej stabilizacji – pozostaje mieć nadzieję, że pomimo wielu niepewności, które nam towarzyszą, odpowiedź przyniosą najbliższe miesiące. Dlaczego wspominamy o stawkach przewozowych w kontekście wysokiej inflacji? Bo wyższe ceny frachtów są czynnikiem dodatkowo napędzającym inflację.

Inflacja inflacji nierówna. W kwietniu br. wynosiła w Polsce 14,0% i chociaż spada, należy do najwyższej w Europie. Wysoka inflacja i spadek przewozów na relacji Polska-Niemcy oraz w drugą stronę znacznie pogarsza sytuację polskich przewoźników. To zmusza ich do poszukiwania nowych dla siebie rynków (Niemcy to główny partner handlowy Polski). Zdaniem ekspertów, może to w jakimś stopniu wpłynąć na wysokość stawek frachtu drogowego na całym kontynencie. Polska pozostaje bowiem europejskim liderem transportu międzynarodowego.



5,3%

**Średnioroczny poziom
inflacji HICP w Europie
w 2023 r.**

według prognoz Europejskiego
Banku Centralnego.

Całkiem dobrze się trzyma – zachowując oczywiście wszystkie proporcje związane z sytuacją w Europie – inny czołowy przewoźnik, czyli Hiszpania. Wzrost gospodarczy w tym kraju wyniósł na koniec roku 5,5%, co na tle kontynentu jest wynikiem rewelacyjnym (dla porównania Niemcy 1,8%). Inflacja w Hiszpanii na tle całej Unii Europejskiej także prezentuje się nieźle: w 2022 r. wynosiła średnio 6%, a w pierwszych miesiącach 2023 notuje coraz niższe wartości. Problemem dla gospodarki hiszpańskiej pozostaje jednak wysokie bezrobocie, przekraczające 3 miliony osób. Dobre sygnały płyną także z Holandii, która jeszcze niedawno straszyla innych członków strefy euro wysokim poziomem inflacji. W ubiegłym roku średnioroczna wartość inflacji wyniosła w Niderlandach 11,6% i była najwyższa od prawie 50 lat. Od października ubiegłego roku słupek inflacyjny regularnie jednak spada, i wygląda na to, że to stały trend. Międzynarodowy Fundusz Walutowy przewiduje, że w 2023 r. holenderska inflacja osiągnie poziom 4,7%.

Ten uspokajający obraz mapy inflacyjnej w Unii Europejskiej psują niestety państwa Europy Środkowo-Wschodniej: oprócz Polski także republiki nadbałtyckie, Czechy oraz Węgry, w których inflacyjne wskaźniki oszalały (Węgry od miesięcy pozo-

stają niechlubnym europejskim liderem z inflacją oscylującą obecnie w okolicach 25%). Nie zmienia to jednak przewidywań Eurostatu i Międzynarodowego Funduszu Walutowego, które są zgodne, że w 2023 będziemy świadkami obniżania się wskaźnika inflacji.

Dla kondycji łańcuchów dostaw ważny będzie jeszcze jeden oprócz inflacji wskaźnik ekonomiczny: poziom wzrostu gospodarczego. Tutaj cudów także nie należy się spodziewać, ale pozostaje umiarkowana radość, że mimo obaw ekonomistów kontynent europejski uniknie ostatecznie recesji. Według prognoz Komisji Europejskiej **wzrost gospodarczy wyniesie w 2023 r. średnio 1,0%, a w strefie euro nieco więcej, bo 1,1%**. To, co może najbardziej niepokoić to kiepski stan gospodarki niemieckiej. Używając analogii przyrodniczej, jeśli słoń ma katar, to otoczenie ma gripę. Eksperci łańcuchów dostaw trzymają więc kciuki za niemieckiego „słonia”, aby jak najszybciej wrócił do zdrowia. Jak szacuje Komisja Europejska, niemiecka gospodarka urośnie w tym roku o zaledwie 0,2 proc., a inflacja wyniesie 6,3 proc. I oby nie było gorzej.

4–5%

**Przewidywany wzrost sprzedaży
samochodów ciężarowych w 2023 r.
w Unii Europejskiej i Stanach
Zjednoczonych**
(prognoza Verband der
Automobilindustrie)



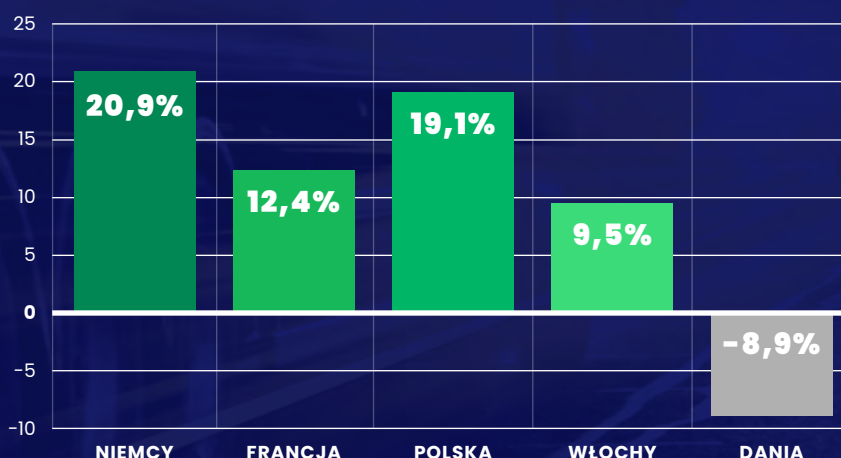
Kolejka po ciężarówce

Sprzedaż samochodów ciężarowych w pierwszym kwartale 2023 w Unii Europejskiej i wybranych krajach (w porównaniu do pierwszego kwartału 2022).

SPRZEDAŻ W UNII
EUROPEJSKIEJ:

+19,4%
(86 455 sztuk)

Źródło: ACEA 2023



Jeśli spojrzeć na wyniki sprzedaży samochodów ciężarowych w Europie, to nie sposób zapytać: gdzie się podziało spowolnienie rozwoju gospodarczego? Bo rynek sprzedaży nowych ciężarówek zachowuje się trochę na przekór panującym nastrojom i trendom ekonomicznym. Jak wynika z raportu opracowanego przez stowarzyszenie Verband der Automobilindustrie, w 2022 r. sprzedano na kontynencie (Unia Europejska + Wielka Brytania) 336 tysięcy nowych samochodów ciężarowych. Oznacza to pięcioprocentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Jak na trudne czasy i wszystkie problemy sektora automotive – całkiem nieźle.

Obiecująco zapowiada się także rok obecny (dane: ACEA). Po pierwszym kwartale 2023 r. **wzrost sprzedaży nowych samochodów ciężarowych wyniósł aż 19,4%**, co ilościowo przekłada się na blisko 86,5 tysięcy sztuk. Wzrost odnotowały wszystkie kraje członkowskie UE, z wyjątkiem Danii. Najwięcej nowych pojazdów zakupiono w Niemczech, Francji, Polsce i Włoszech. Producenci ciężarówek zamykają już listy zamówień na bieżący rok, a właściciele firm przewozowych zamawiają nowe pojazdy z datą odbioru w roku 2024 r. – Szacuje się, że w 2023 roku na europejskim rynku zarejestrowanych będzie od 270 do 310 tysięcy ciężarówek o DMC powyżej 16 ton – mówi prezes firmy DAF Trucks **Harald Seidel**.

Koncerny ciężarowe nie nadążają za potrzebami rynku. Inflacja, wysokie ceny energii, niepewność dostaw półprzewodników i wiązek elektrycznych wstrzymują ich możliwości produkcyjne. Poza tym producenci nie są w stanie dokładnie określić cen materiałów i kosztów robocizny za pół roku czy rok, a nieprecyzyjna kalkulacja może ich narazić na dodatkowe straty. Mimo niepewności w łańcuchach dostaw, koncerny samochodowe zaczynają się przygotowywać do masowej produkcji samochodów elektrycznych. Pierwszym światowym producentem, który rozpoczął seryjną produkcję ciężarowych „elektryków” jest Volvo Trucks. Największe europejskie rynki na ciężarówki z napędem elektrycznym to obecnie Holandia, Niemcy, Norwegia i Szwecja, a na świecie Stany Zjednoczone.

Choć rynek ciężarówek zasilanych akumulatorami jest jeszcze niewielki, widoczny jest skokowy wzrost zamówień w tym segmencie. Wprawdzie 96,1% ciężarówek zakupionych w pierwszym kwartale br. to ciągle Diesle, ale o 408,5% wzrosła liczba zarejestrowanych w tym czasie ciężarówek elektrycznych. Pojazdy z napędem elektrycznym stanowią ciągle minimalną część rynku transportowego (1,1% wszystkich ciężarówek w UE), ale wszystko wskazuje na to, że w 2023 r. i następnym będziemy świadkami zwiększającej się dynamiki zamówień „elektryków”.



02

Trendy

Wykorzystanie transportu intermodalnego pozwala zmniejszyć emisję dwutlenku węgla o 80%.

Częściowe przeniesienie przewozów z ciężarówki na platformy kolejowe wydaje się więc nieuchronne.



Komisja Europejska jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych wszem i wobec ogłosiła, że już wkrótce na europejskich szlakach transportowych dominowały będą pociągi towarowe, a ciężarówki stopniowo przejdą do lamusa. Dziś, blisko 30 lat po buńczucznych deklaracjach unijnych komisarzy pozostał tylko niesmak. Takie w każdym razie można odnieść wrażenie, czytając wyniki audytu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, który wiosną br. – w zgodnej opinii komentatorów – zrównał z ziemią unijne mrzonki o kontenerowej potęgze na torach. Ale czy wobec tego transport intermodalny stracił rację bytu? Wręcz przeciwnie, po nieszczeniach związanych z pandemią oraz rozpoczęciem wojny w Ukrainie wybił się na czołówki eksperckich dyskusji. Ale, co najważniejsze, nareszcie rozpoczęły się realne działania, aby „intermodal” stał się ważnym uzupełnieniem transportu ciężarowego.

Audytorzy z ETO (European Court of Auditors) wytknęli Komisji Europejskiej nie tylko brak skuteczności w realizacji ambitnych planów, ale przede wszystkim rażącą niekonsekwencję w działaniu. Wprawdzie wspomniany audyt dotyczy transportu łączonego (kombinowanego), a nie tylko strictly intermodalnego, ale problemy pozostają te same. W Unii Europejskiej obowiązuje np. przestarzała dyrektywa regulująca kwestie transportu kombinowanego z 1992 r., która zakłada wyłącznie papierowy obieg dokumentów, a od maszynistów wymagająca znajomości języka kraju, przez który przejeżdża skład towarowy. – W praktyce maszyniści dojeżdżający do granicy muszą się zmieniać. Podobne zapisy nie obowiązują już na przykład kierowców ciężarówek. Z transportem drogowym wiąże się więc mniej formalności, a procedury przewozu są mniej skomplikowane i wymagają mniej czasu – komentuje odpowiedzialna za audyt **An-nemie Turtelboom** z ETO.

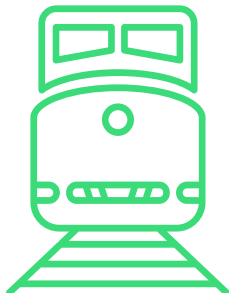
19%

Taki jest udział kolei w wolumenie przewozowym w Unii Europejskiej.

Gdyby wziąć pod uwagę wyłącznie odsetek przewozów intermodalnych, wynosi on około 13 procent. Wyjątkowo dobry był dla przewozów intermodalnych rok 2021 r., kiedy wzrost tzw. pracy przewozowej wyniósł prawie 11%.

Zdaniem ekspertów, przewozy intermodalne najpóźniej w 2024 r. wrócą na ścieżkę szybkiego wzrostu.

Źródło: Komisja Europejska 2022



Przewoźników czekają inwestycje

Podwojenie do 2050 r. udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych to bardzo ambitny cel Komisji Europejskiej. Wciąż jest wiele do zrobienia. Trzeba unowocześnić infrastrukturę kolejową, ale jednocześnie poprawić przejezdność głównych szlaków drogowych w Europie. Do zmian muszą się również przygotować przewoźnicy drogowi i operatorzy logistyczni. W celu zwiększenia intermodalności powinni inwestować w ciężarówki wykorzystujące bio-LNG oraz napęd elektryczny, aby zapewnić sobie transport na krótszych dystansach, do trzystu kilometrów. Z drugiej strony, konieczne są także inwestycje w nowoczesne i bardziej wydajne przyczepy i naczepy zaprojektowane specjalnie do transportu intermodalnego - i na dłuższe dystanse.



Matteo Codognotto

Marketing & Innovation Group Director w Codognotto Group



Europa stanie w korku?

Podobnych absurdów jest w unijnych regulacjach całe mnóstwo. Teraz ma się to jednak zmienić. W Brukseli urzędnicy gorączkowo przeglądają dotychczasowe przepisy dotyczące TEN-T, czyli Trans europejskiej Sieci Transportowej. To ważne, bo cała filozofia rozbudowy sieci opiera się właśnie na przewozach intermodalnych. Za chwilę rozpocznie się także krytyczna weryfikacja wspomnianej dyrektywy dotyczącej transportu kombinowanego. Urzędnicy nie mogą się już ślimaczyć w działaniach, bo za chwilę dotychczasowe kanały transportowe zostaną skutecznie przeciążone, a cała Europa stanie w jednym wielkim korku.

Raluca Marian, prawniczka, przedstawicielka Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) w Parlamencie Europejskim, uważnie przygląda się tym pracom. – Ekspertki szacują, że do 2050 r. można spodziewać się podwojenia zapotrzebowania

na transport, a niektóre wyliczenia wskazują nawet na potrojenie. Dla zaspokojenia szybko rosnącego zapotrzebowania niezbędne są więc wszystkie rodzaje transportu towarowego – zarówno indywidualne, jak i kombinowane – tłumaczy Marian. IRU zresztą gorąco wspiera ideę szerszego rozwoju transportu kombinowanego i multimodalnego, z zastrzeżeniem jednak, że nowe rozwiązania nie zostaną wprowadzone kosztem transportu drogowego, który jest przecież sercem całego systemu transportowego w Europie.

Uporządkujmy w tym miejscu pojęcia. Cała europejska idea transportowa zasadza się na celu głównym, czyli szybkim osiągnięciu neutralności klimatycznej. Najpierw ograniczeniu emisji dwutlenku węgla do 55% w 2035 r., a następnie zeroemisyjności w 2050 r. Ważnym elementem tej układanki jest transport intermodalny, czyli wykorzystanie konte-

nerów oraz specjalnie dostosowanych nacze-
p do przemieszczania się w czasie jednej podróży na
różne sposoby: drogą, kolejną, samolotem, statkiem
morskim czy barką rzeczną. W praktyce najważniej-
szym ogniwem „intermodalu” pozostaje transport
kolejowy, który jest rodzajem przewozowego łączni-
ka między ciężarówką a portem przeładunkowym,
gdzie ostatecznie trafia kontener, aby udać się
w podróż morską. Oczywiście możliwości konfigu-
racji transportowych jest wiele, bo ładunek nie musi
przecież trafiać na statek. Transport kolejowy i dro-
gowy pozostają jednak podstawowymi elementa-
mi łańcucha intermodalnego.

Przeciążone drogi

Jak wyliczyli eksperci, **wykorzystanie transpor-
tu intermodalnego pozwala zmniejszyć emisję
dwutlenku węgla o 80%**, w porównaniu do wyko-
rzystania na tej samej trasie tylko floty ciężarowej.
Trudno więc wyobrazić sobie osiągnięcie celów
klimatycznych bez większego wykorzystania prze-
wozów intermodalnych. Ta strukturalna zmiana nie

jest jednak tak prosta w realizacji, jak przez dziesiąt-
ki lat próbowała przekonać nas Komisja Europej-
ska. Wydaje się, że dopiero w ostatnich dwóch la-
tach urzędnicy z Brukseli – pod wpływem nacisków
stowarzyszeń transportowych – na serio przyjrze-
li się wszystkim przeszkodom ograniczającym rozwój
„intermodalu”. Bo zmiany legislacyjne przeprowa-
dzić można na poziomie Parlamentu Europejskiego
dużo szybciej, niż później wprowadzić je w życie.

– Aby zwiększyć udział przewozów intermodal-
nych w Europie konieczne są duże inwestycje
w infrastrukturę kolejową, ale także drogową. Bo na
przykład wymiary tunelu pod Mont Blanc nie po-
zwalały na użycie nacze-
P400 wykorzystywanych
w transporcie intermodalnym – zwraca uwagę
Matteo Codognotto, Marketing & Innovation Gro-
up Director w Codognotto Group. To główna wło-
ska firma logistyczna i integrator łańcucha dostaw,
koncentrujący się na transporcie intermodalnym,



Ignasi Gómez-Belinchón

dyrektor klastra przemysłowego In-Move by Railgroup w Barcelonie

Transport to nie tylko ciężarówki

Presja na ograniczenie emisji dwutlenku węgla oraz obowiązek prowadzenia przez
duże firmy sprawozdawczości niefinansowej z całą pewnością przyspieszą wykorzy-
stanie transportu intermodalnego.

Załadowcy coraz częściej widzą korzyść wizerunkową ze zmniejszania emisyjności.
Najbliższa przyszłość europejskiego transportu będzie polegała na zrównoważonym
wykorzystaniu różnych środków. Transporty długodystansowe powinny być jednak
częściej realizowane przez składy intermodalne. Dzięki temu szybciej dojdziemy
do niskiej emisyjności dwutlenku węgla. Gdyby udało się w Hiszpanii zwiększyć udział
przewozów kolejowych do dziesięciu procent, zmniejszenie emisji gazów cieplarnia-
nych byłoby mocno odczuwalne. A przecież to dopiero początek zmian.

Przewoźnicy na zakupach

Transport intermodalny rozwija się coraz lepiej i jest coraz częściej wykorzystywany w transporcie europejskim. W różnej formie: short-sea shippingu, kolejowego transportu kombinowanego, autostrad kolejowych, czy śródlądowych dróg wodnych. Przewoźnicy i operatorzy logistyczni inwestują w jednostki transportowe potrzebne do intermodalności: naczepy Huckepacks "P400", nadwozia wymienne i kontenery. W przypadku VIIA i Lorry Rail wykorzystywane są terminale w technologii Modalohr, gdzie wszystkie standardowe naczepy są obsługiwane poziomo. W praktyce oznacza to, że każdy rodzaj naczepy może zostać przetransportowany.

To duże ułatwienie, w odróżnieniu od tradycyjnych przewozów kolejowych i kombinowanych oraz intermodalnych w przeładunku pionowym. W każdym razie dywersyfikacja transportu przyniesie większą stabilność kosztów i znaczną redukcję śladu węglowego. Oczywiście transport drogowy jest bardziej elastyczny niż kolejowy, ale większość przewoźników drogowych, którzy nie weszli na intermodalną ścieżkę kolejową lub autostrady kolejowe, już o tym myśli i odpowiednio się organizuje. Operatorzy kolejowi powinni jednak popracować nad lepszym planowaniem i organizacją europejskich sieci kolejowych, aby efektywniej zarządzać infrastrukturą, zwiększyć przepustowość, a tym samym zapewnić lepszą obsługę na rynku.

Ángel Casado

Business Development Manager w VIIA & Lorry Rail, firmie zajmującej się obsługą łańcuchów intermodalnych w Europie



zintegrowanej logistyce i transporcie morskim oraz lotniczym. – Przełęcz Tarvisio czy Przełęcz Brenner – tak ważne dla kontynentalnego transportu – są często mocno przeciążone. Znaczna liczba ładunków kolejowych musi więc przejeżdżać przez Szwajcarię, która oferuje lepszą infrastrukturę kolejową. Jeśli kraj nie będzie inwestował w te obszary, rozwój transportu intermodalnego będzie bardzo powolny – zwraca także uwagę Codognotto.

Większość obaw przewoźników i operatorów logistycznych podzielają także audytorzy Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Kontrolerzy przyjrzeni

się pracy przewoźników kolejowych, kondycji infrastruktury przewozowej oraz jakości obsługi przewozów intermodalnych. I doszli do mało optymistycznego wniosku, że spośród sześciu badanych krajów – Hiszpanii, Francji, Włoszech, Holandii, Niemczech i Polski – żaden nie jest w pełni przygotowany do obsługi łańcuchów intermodalnych w większym zakresie. Nawet liderzy rynku kolejowego, jak chociażby Niemcy, mają spore problemy z zapewnieniem punktualności dostaw, a we wszystkich krajach bez wyjątku odnotowano znaczne opóźnienia w przystosowaniu sieci kolejowej do potrzeb intermodalności.



Jak rozwijać intermodalność?

Kierunki najważniejszych działań według

Gillesa Delvigne 'a

dyrektora generalnego
spółki Combipass*

01

Zwiększenie przepustowości infrastruktury kolejowej, efektywniejsze zarządzanie dostępną siecią.

02

Wsparcie finansowe dla operatorów transportu intermodalnego ze względu na wysokie ceny energii.

03

Ułatwienie uczestnikom łańcucha dostaw przejścia na transport intermodalny poprzez ulgi i dotacje publiczne.

04

Ujednolicenie przepisów w krajach członkowskich dotyczące intermodalności.

05

Ujednolicenie zasad wsparcia dla przedsiębiorstw (dotacje celowe) dotyczących transportu intermodalnego.

*Siedziba główna Combipass SAS znajduje się we Francji. Firma posiada biuro projektów technicznych a także oddziały w Niemczech, Włoszech, Hiszpanii i Belgii. Wynajmuje sprzęt, nadwozia i wszystkie rodzaje kontenerów do transportu intermodalnego. Operuje w całej Europie.

Monopoliści blokują zmiany

- Wiedza załadowców na temat większego wykorzystania transportu multimodalnego jest w Hiszpanii wciąż niewielka - ubolewa **Ignasi Gómez-Belinchón**, dyrektor klastra przemysłowego In-Move by Railgrup, który skupia firmy zainteresowane rozwojem intermodalności. Choć przewoźnicy hiszpańscy należą do europejskiej czołówki w sektorze transportu drogowego, wciąż nie idzie to w parze z równomiernym rozwojem sieci kolejowej. - Tylko 5 procent towarów przewożonych jest u nas koleją, co powoduje wysoką emisję dwutlenku węgla. W praktyce oznacza to, że 12 tys. ciężarówek na dobę przekracza przejście graniczne w La Jonquera, ze wszystkimi tego konsekwencjami dla środowiska. Niezbędne są więc większe inwestycje w infrastrukturę do obsługi kontenerów i naczep, aby szczególnie na długich dystansach wykorzystywać transport kolejowy - dodaje Gómez-Belinchón. (Przejście graniczne w La Jonquera to największe przejście na granicy hiszpańsko-francuskiej - przyp. red.).

W krajach Unii Europejskiej średnie wykorzystanie transportu intermodalnego w ogólnym wolumenie przewozowym wynosi 13 procent, ale jak zwykle

optymistyczna Komisja Europejska chciałaby, aby w 2050 r. udział ten wynosił przynajmniej połowę całego wolumenu. To bardzo trudne wyzwanie, biorąc pod uwagę fakt, że obecnie około 77 procent unijnych przewozów odbywa się za pośrednictwem flot ciężarowych. I udział ten ciągle rośnie. Jak zwracają uwagę eksperci rynku transportowego, trudno będzie szybko zmienić te proporcje, jeśli przewoźnicy kolejowi - szczególnie operatorzy publiczni należący do państwa - nie staną się bardziej elastyczni w realizacji potrzeb producentów i dystrybutorów.

Sztywne stawki za przewozy intermodalne zniechęcają klientów do tego rodzaju usług. Wolą korzystać z transportu drogowego, który jest szybszy i tańszy - potwierdza te obawy cytowany już wcześniej **Matteo Codognotto**, który na co dzień rozmawia z przedsiębiorcami zainteresowanymi przewozami intermodalnymi. Ale nie chodzi tylko o zmianę sposobu myślenia i jakości usług intermodalnych, ale także o zwiększenie wydajności i podniesienie nowoczesności sieci kolejowej. Nie jest to łatwe zadanie. Tego rodzaju zmiany wymagają czasu.



Warto być bardziej eko

W przewozach intermodalnych transport drogowy i kolejowy doskonale się uzupełniają. Oba rodzaje transportu wzajemnie siebie potrzebują. Jako firma logistyczna zdecydowaliśmy się na wykorzystanie przewozów intermodalnych przede wszystkim z powodu niedoboru kierowców w transporcie międzynarodowym, szczególnie długodystansowym. Poza tym to także odpowiedź na potrzeby rynku, który coraz częściej oczekuje rozwiązań o niższym śladzie węglowym. Pojawiające się obawy, że transport drogowy zostanie zdominowany przez intermodalność są moim zdaniem przesadzone. Na wielu trasach - szczególnie krótszych niż 600 kilometrów oraz oddalonych od głównych korytarzy transportowych - ciężarówka pozostanie nadal bezkonkurencyjna. Wykorzystanie transportu kombinowanego wzrasta więc u nas przede wszystkim na długich trasach: z Hiszpanii do krajów Beneluksu, północnej Francji i Niemiec. Każdy transport intermodalny, który wykonujemy na liniach kolejowych, z których obecnie korzystamy, pozwala nam ograniczyć 1 tonę CO2 na transport.



Josep Serveto

prezes zarządu firmy
logistycznej Serveto



Magistrale nie są gotowe

Ten fatalny wizerunek sektora kolejowego próbuje od lat skutecznie zmieniać Międzynarodowa Unia Kombinowanych Przewozów Drogowo – Kolejowych (UIRR) w Brukseli, która skupia kilkadziesiąt prywatnych przedsiębiorstw kolejowych z całej Europy, a także właścicieli terminali przeładunkowych. Prezes tej organizacji **Ralf-Charley Schultze** wielokrotnie przekonywał instytucje unijne i decydentów w krajach europejskich o konieczności stworzenia sieci międzynarodowych magistrali kolejowych, które będą technicznie dostosowane do przewozów intermodalnych.

O spełnienie jakich warunków chodzi? O dostosowanie infrastruktury kolejowej do wielkości specjalistycznych naczep P400, które w coraz większym stopniu obsługują „intermodal” (mówiąc bardziej ekspercko, chodzi o jak największą dostępność torowisk gwarantujących tzw. skrajnię kolejową P400). Europejskie magistrale powinny także umożliwiać przejazdy pociągów o długości 740 metrów, bo taki skład jest najbardziej optymalny ze względów ekonomicznych i środowiskowych. Aby przewozy odbywały się sprawnie, należy również dostosować

sieć kolejową do obsługi składów o nacisku na oś 22,5 tony oraz osiągania prędkości co najmniej 160 kilometrów na godzinę.

To wielkie wyzwania infrastrukturalne – tym bardziej, że jak ujawnił we wspomnianym raporcie Europejski Trybunał Obrachunkowy – tylko połowa kontynentalnej sieci kolejowej jest technicznie przygotowana do transportu intermodalnego. Większość państw europejskich ma jeszcze przed sobą długą ścieżkę inwestycyjną, bo np. w Polsce tylko 36 procent sieci kolejowej spełnia wymagania intermodalności, a w Hiszpanii zaledwie 6. Nawet tak rozwinięte gospodarki jak francuska mają przed sobą długą drogę, aby skutecznie przenieść łańcuchy dostaw na tory. – Francuski rząd realizuje strategię rozwoju transportu kombinowanego, którego celem jest potrojenie wolumenu przewozów w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Pilnej zmiany wymaga jednak zarządzanie przepustowością sieci kolejowej oraz stan terminali przeładunkowych, aby zapewnić większą elastyczność i lepsze rozwiązania operacyjne – potwierdza **Gilles Delvigne**, dyrektor generalny spółki Combipass z Awinionu (Grupa Berto).

Ostre hamowanie intermodalu?

Spółka od lat zajmuje się wynajmem urządzeń, kontenerów i naczep do obsługi przewozów intermodalnych, oferuje także usługi inżynierskie wspierające globalną zmianę modalną. Obsługuje kontrahentów w 20 krajach, więc można powiedzieć, że Delvigne znajduje się w intermodalnym „oku cyklonu”, spotykając się na co dzień ze wszystkimi ograniczeniami branży. Szef Combipass powtarza również to, co można usłyszeć z ust prezesa UIRR Ralfa-Charleya Schultze: stosowanie europejskich publicznych dotacji dla firm korzystających z transportu intermodalnego znacznie przyspieszy proces przechodzenie transportu na tory. A osiągnięcie zerowego śladu węglowego będzie wówczas bardziej osiągalne.

Międzynarodowa Unia Kombinowanych Przewozów Drogowo – Kolejowych uważa poza tym, że pociągi intermodalne korzystające z trakcji elektrycznej powinny zostać objęte ulgami w opłatach za korzystanie z publicznej infrastruktury. Bo inaczej trudno będzie konkurować cenowo z flotą ciężarową. Ale prezes Schultze zwraca także uwagę na inne poważne niebezpieczeństwo związane z rozwojem przewozów intermodalnych. – Perspektywy rozwoju przewozów w 2023 r. pozostają niepełne z powodu gwałtownego wzrostu cen energii elektrycznej. Podczas gdy cena oleju napędowego wykorzystywanego w transporcie drogowym wzrosła od wybuchu wojny w Ukrainie o 70 procent, prąd trakcyjny podrożał od trzystu do nawet tysiąca procent, w zależności od kraju – alarmuje prezes UIRR.

• **Na wielu trasach - szczególnie krótszych niż 600 kilometrów oraz oddalonych od głównych korytarzy transportowych - ciężarówka pozostanie nadal bezkonkurencyjna.**

Obawy Schultze'go zdają się potwierdzać wyniki, które stowarzyszenie opublikowało za ostatni kwartał ubiegłego roku: rynek transportu intermodalnego skurczył się o blisko 6,5 procent, a perspektywy tegoroczne nie przewidują wzrostu wyższego niż 2-3 procent. I pomyśleć, że jeszcze w 2021 r. wolu-

men przewozów intermodalnych wzrósł o ponad 10 procent! Słabsze wyniki „intermodalu” absolutnie nie świadczą jednak o braku perspektyw dla przewozów kontenerowych.

Lokomotywa już ruszyła

Obecna sytuacja to wypadkowa kroczącego spowolnienia gospodarczego, wspomnianych gigantycznych cen energii oraz remontów sieci kolejowej na kluczowych europejskich magistralach: szczególnie szlaku prowadzącego z portów Morza Północnego przez dolinę Renu, a dalej w kierunku Szwajcarii i Włoch. Remonty i modernizacje są jednak konieczne, aby przygotować kolej do skokowej zmiany. Jak obliczyła niedawno Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej niezbędne zmiany infrastrukturalne będą w sumie kosztowały około 7,7 miliarda euro. A Bruksela chce jeszcze wytyczyć zupełnie nowy europejski korytarz transportowy Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie oraz wzmocnić znaczenie Via Carpatia.

Mimo sporych kosztów i konieczności sprostania wielu wyzwaniom organizacyjnym, prawnym, a nawet mentalnym można symbolicznie stwierdzić, że lokomotywa już ruszyła. Trudno będzie ją zatrzymać, choć administracja europejska jeszcze nie jeden raz zirytuje nas swoim marazmem i niekompetencją. – Kierunek został już wytyczony, bo transport kolejowy jest bezpieczny dla środowiska, a intermodalność prowadzi do znacznego ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Ciężarówki nie znikną z naszych dróg, ale na dłuższych dystansach powinna coraz częściej zastępować je kolej – przekonuje **Ignasi Gómez-Belinchón** z Railgrup w Barcelonie.

Na koniec szef hiszpańskiego klastra przemysłowego porównuje ilość wytwarzanego dwutlenku węgla przez pociąg i rower. Okazuje się, że na piętnastokilometrowej trasie wartości te są porównywalne: lokomotywa emituje 0,24 kilograma dwutlenku węgla, a rower 0,19 kilograma. Można się uśmiechnąć na to porównanie, ale z pewnością skłania ono do refleksji. Bez intermodalności trudno sobie bowiem wyobrazić neutralność klimatyczną.



Thomas Dupuy D'Angeac

prezes Carrières de l'Ouest opowiada o tym, jak firma wykorzystuje transport kolejowy przy produkcji kruszywa oraz jak ogranicza emisję dwutlenku węgla.

Intermodal to przyszłość

Wdrożyliśmy w przedsiębiorstwie koncepcję „podwójnego kontenera”, czyli Voutré Double Fret, co nie tylko ograniczyło koszty transportu, ale także zmniejszyło emisję dwutlenku węgla. Wcześniej było tak, że koleją przywoziliśmy kruszywo do klientów, ale z powrotem wagony wracały puste. Nie mogliśmy znaleźć na rynku wagonów odpowiednich do transportu ziemi, więc przewożiliśmy ją ciężarówkami. Dzięki instalacji dwudziestostopowych kontenerów nasze składy kolejowe są wykorzystywane w obie strony. To zupełnie nowatorskie rozwiązanie.

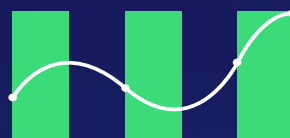
Branża budowlana, której jesteśmy częścią jest ważną dźwignią umożliwiającą rozwój transportu kolejowego. Choć dla zachowania elastyczności wykorzystujemy transport ciężarowy, to kolej jest naszym prawdziwym DNA. Robimy wszystko, aby minimalizować w naszej działalności emisję dwutlenku węgla, wierzymy, że dostrzegają to także nasi klienci. Niedawno zamontowaliśmy na przykład 1,5-kilometrowy przenośnik taśmowy, który zamiast wywrotek pomaga nam transportować kruszywo na terenie zakładu. W br. chcemy zwiększyć wolumen przewozów kolejowych z 800 tysięcy ton do 1,3 miliona. Aby to osiągnąć potrzebujemy dodatkowego wsparcia naszej spółki kolejowej Captrain, tymczasem na rynku brakuje maszynistów i innych pracowników kolei. Moim zdaniem, to poważne ograniczenie dla szybkiego rozwoju transportu kolejowego oraz intermodalnego. I to nie tylko we Francji, ale w całej Europie.

Z nadzieją patrzymy na rozwój transportu intermodalnego i mamy związane z nim strategiczne plany. Chcielibyśmy wykorzystać nasze zakłady jako platformy logistyczne dla transportu kombinowanego i proponować szeroki wachlarz usług transportowych. Oznacza to także budowanie silnego partnerstwa z kluczowymi graczami w sektorze logistycznym.

03

Wyzwania i prognozy

Ceny frachtów spadają. Z punktu widzenia firmy produkcyjnej czy dystrybucyjnej to dobry moment na negocjowanie korzystnych stawek frachtowych i potencjał na spore oszczędności.



Coraz więcej spotu, czyli wyzwania dla łańcucha dostaw 2023

W którym miejscu znajdują się dziś łańcuchy dostaw w Europie i na całym świecie? Przeważa pogląd, że do dziś są osłabione po kolejnych lockdownach, wybuchu wojny w Ukrainie i wszystkich tego ekonomicznych konsekwencjach. (Choć – dodajmy uczciwie – nie wszyscy tak sądzą). Czy potrafimy jednak spojrzeć dalej, zobaczyć, co jest poza horyzontem? Dziś nie odważy się na to żaden ekspert: zmiany następują zbyt szybko. Wygląda na to, że na razie musimy przyzwyczaić się do zmienności i niepewności. Przyjrzyjmy się najważniejszym wyzwaniom menedżera logistyki w 2023 r.

Tym, co spędza sen z powiek uczestnikom łańcucha dostaw, to koszty prowadzenia biznesu. Załadowcy się cieszą, bo w pierwszym półroczu 2023 r. nastąpił w Unii Europejskiej **wyraźny spadek stawek transportowych** (rozpoczęty jeszcze pod koniec ubiegłego roku). Średnio szacuje się, że w pierwszym kwartale 2023 r. wyniósł około 3% przy umowach kontraktowych oraz średnio 7,5% przy cenach użytkowanych na rynku spotowym. W powszechnym odczuciu właścicieli firm transportowych rzeczywisty spadek był jeszcze wyższy (wszystko zależy od regionu Europy, obsługiwanej branży, konkretnej trasy oraz sezonowości dotyczącej niektórych sektorów gospodarki).

Europa wciska hamulec

– Z punktu widzenia firmy produkcyjnej czy dystrybucyjnej to dobry moment na negocjowanie korzystnych stawek frachtowych i potencjał na spore oszczędności. Tym bardziej, że w wielu branżach koszty transportu stanowią jeden z najważniejszych elementów budżetu – przekonuje **Piotr Rocznik**, Head of Business Consulting and Data w CargoON, spółce zajmującej się technologicznym wsparciem dla logistyki. I zwraca uwagę, że w pierwszych miesiącach br. stała się rzecz niebywała: ceny frachtów w Europie osiągnęły poziom sprzed wybuchu wojny

w Ukrainie. A musimy pamiętać, że pandemia i rosyjska agresja spowodowały horrendalną wwyżkę stawek transportowych. – Jeszcze w styczniu tego roku przeciętne stawki na rynku spotowym były około 23% wyższe niż przed dwunastoma miesiącami – dodaje **Piotr Rocznik**.

Niższe ceny frachtów są oczywiście spowodowane **hamowaniem europejskich gospodarek** i spadkiem konsumpcji (np. wewnętrzny popyt w Polsce ratował kondycję gospodarki, ale zbyt wysoka inflacja zdławiła ten efekt). Mniej pracy dla dostawców (eksporterów) oznacza automatycznie spadek zapotrzebowania na capacity. Ale zmiennych wpły-



wających na pracę przewoźników jest tak dużo, a czasy tak niestabilne, że wcale nie jest pewne, czy stawki nie poszybują znów w górę. Tym bardziej że stało się tak latem ubiegłego roku, a rynek lubi powtarzalność. Problem w tym, że w ostatnich trzech latach nic nie było powtarzalne.

Korekty paliwowe we Włoszech

Spore zmiany na włoskim rynku transportowym wprowadził dekret z 21 marca 2022 r., który stanowi prawdziwą rewolucję w kwestii ochrony przewoźników. Dzięki wprowadzeniu umowy pisemnej - a we Włoszech nie ma obowiązku jej zawierania - firma transportowa może renegotjować wysokość kosztów transportu. Dekret wprowadził klauzulę regulującą wynagrodzenie przewoźnika poprzez wprowadzenie korekty paliwowej. Korekta jest obliczana na podstawie zmian w cenach paliwa. Wysokość korekty oblicza firma przewoźowa, ale wymaga to od niej sporego doświadczenia. Załóżmy dla przykładu, że koszty paliwa wzrosły o 10 procent: o ile trzeba podwyższyć stawki transportowe? To wcale nie jest takie oczywiste, bo wzrost kosztów będzie inny w przypadku samochodu dostawczego, a inny w przypadku dużej ciężarówki z naczepą.

Michele Palumbo

ekspert łańcucha dostaw, profesor Università Cattolica del Sacro Cuore & Il Sole 24 Ore Business School



Zmiany, ciągle zmiany

- Stabilność cen surowców energetycznych jest w sektorze transportowym niezwykle istotna. Tyle że jej brakuje. Wahania cen paliw mają kluczowe znaczenie dla sektora transportu - przypomina prof. **Michele Palumbo**, ekspert łańcuchów dostaw, ekonomista z Katolickiego Uniwersytetu Najświętszego Serca we Włoszech. - Nie jesteśmy przyzwyczajeni do życia w środowisku o takiej zmienności - dodaje uwagę tak często powtarzaną w środowisku menedżerskim. Wprawdzie jak wynika z analizy rynku, koszty diesla wydają się od 8-9 miesięcy dość stabilne, ale to może być cisza przed burzą. Wystarczy, że kraje OPEC+ ograniczą wydobycie ropy naftowej. Albo skończą się (nawet chwilowo) zapasy poczynione przez europejskie gospodarki.

Ale poruszając temat stawek transportowych, warto także pochylić się nad jeszcze jedną zauważaną przez menedżerów zmianą. Zwraca na nią uwagę **Teodor Kula**, dyrektor ds. rozwoju biznesu w DONE! Deliveries, a jednocześnie członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Menadżerów Logistyki i Zakupów (PSML). - Krótkoterminowe umowy zawierane na rynku spot mają coraz większe znaczenie dla zawierania umów w ogóle. Dzieje się tak chociażby dlatego, że rozwija się rynek e-commerce, a przedsiębiorcy coraz częściej potrzebują dodatkowych przewozów „na już”. Z kolei umowy kontraktowe stają się dzięki temu bardziej elastyczne, a indeksacja stawek następuje dużo częściej, co pół roku albo nawet co kwartał - mówi **Teodor Kula**.

Po oszczędności na spot

Skutki tej jakościowej zmiany, i jak się wydaje trwałego trendu, najlepiej widać obecnie. Zmniejszyło się zapotrzebowanie na moce przewozowe, a stawki na rynku spotowym spadają szybciej niż w przypadku umów kontraktowych. (7,5% w przypadku jednych i 3% w przypadku drugich porównując kwartały rok do roku). Dostawcy zawierający umowy kontraktowe mogą obecnie liczyć na większą elastyczność przewoźników, którzy pilnie obserwują, co dzieje się na rynku spot. – Warto dodać, że obecnie spotowy rynek ładunków pełni trochę inną rolę, niż jeszcze roku temu. Wcześniej stanowił przede wszystkim źródło pozyskiwania dodatkowych środków transportu, a dziś jest także miejscem szukania oszczędności – dodaje **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager w spółce technologicznej CargoON obsługującej rynek transportowy.

Stawki frachtowe na rynku spotowym najbardziej spadły w Polsce. Eksperci z uwagą przyglądają się temu rynkowi, bo jako największy dostawca usług transportowych Polska ma znaczący wpływ na to wszystko, co dzieje się w Europie. Ale dlaczego właśnie tutaj ceny przewozów tak mocno poszybowały w dół? – Bo mimo pogarszającej się koniunktury gospodarczej liczba kierowców w ostatnim czasie się zwiększyła. Zmniejszyło to presję na podniesienie stawek. Jak wynika z danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego o blisko 23 procent zwiększyła się na koniec 2022 r. roku liczba kierowców z Ukrainy. Poza tym od początku 2023 r. do końca kwietnia wzrosła o 13 procent liczba rejestracji nowych samochodów ciężarowych powyżej trzech i pół tony DMC. Przy spowolnieniu gospodarczym to raczej zaskakujące dane – tłumaczy **Tomasz Łyszega** z CargoON.



FREIGHTS ON

Automatyczne zarządzanie transportem drogowym

Zautomatyzowane przydzielanie ładunków

Prosta i przejrzysta komunikacja z wszystkimi interesariuszami

Scentralizowana informacja – od stworzenia frachtu do zakończenia realizacji zlecenia transportowego

Bezpieczny dostęp do capacity dzięki połączeniu kontraktowej i spotowej współpracy z przewoźnikami

SPRAWDŹ

Teraz ważna jest przejrzystość



Odnoszę wrażenie, że po trzech latach chaosu i zakłóceń łańcuchy dostaw znów znajdują się pod kontrolą. Dominującym trendem wydaje się teraz dążenie do przejrzystości. Zgodnie z unijną dyrektywą dotyczącą sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSDR), od 2024 r. duże firmy zobowiązane zostały między innymi do raportowania o wpływie swojej działalności na klimat. W lutym 2022 r. Komisja Europejska zaproponowała także dyrektywę dotyczącą należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSDD). Negocjacje w sprawie ostatecznego kształtu tej dyrektywy są w toku. Obie te dyrektywy przyspieszą proces wymiany danych w łańcuchu dostaw, od dostawców surowców po firmy produkcyjne i transportowe.

Albert Jan Swart

ekspert sektora przemysłu, transportu i logistyki w ABN Amro Bank



Osiemnastolatki za kółkiem?

Choć pozytywne sygnały z Polski mogą cieszyć, powrót na rynek transportowy kierowców z Ukrainy w zasadniczy sposób nie zmienia strukturalnego problemu związanego z brakiem kierowców na kontynencie. Jak alarmuje ostatni raport Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), **w Europie brakuje obecnie blisko 450 tysięcy kierowców**, a do 2026 r. – w obliczu wszystkich problemów związanych z naborem młodych kierowców oraz osiąganiem wieku emerytalnego przez dotychczasowych – może zabraknąć dwóch milionów osób za kółkiem. To armia ludzi, której nie sposób szybko uzupełnić, a której brak sparaliżuje międzynarodowy transport drogowy w Europie.

– Brak kierowców to jedno z największych wyzwań, przed którym stoją przewoźnicy. Aby je rozwiązać, potrzebne są inicjatywy na szczeblu unijnym, ale także lokalnym, krajowym. Komisja Europejska dokonuje właśnie przeglądu unijnej dyrektywy dotyczącej prawa jazdy. To być może jedno z narzędzi, które pomoże złagodzić ten palący problem – tłumaczy **Raluca Marian**, dyrektorka przedstawiciel-

stwa IRU przy Parlamencie Europejskim. O jakim rozwiązaniu wspomina? O unijnej propozycji, aby **do kierowania ciężarówką dopuścić osoby, które ukończyły 18 lat** (kategoria prawa jazdy C i D). Wszystko wskazuje na to, że taka zmiana zostanie do dyrektywy wprowadzona.

Czy przyniesie jakąś znaczącą poprawę sytuacji na rynku przewozowym? Wątpliwe, bo młodzi ludzie po prostu nie garną się do tego zawodu. – We Włoszech zauważalna jest migracja kierowców jeżdżących na trasach międzynarodowych do transportu lekkiego, który obsługuje krótkie trasy i pozwala lepiej zarządzać work life balance. Efekt jest taki, że wiele ciężarówek stoi na parkingach, bo brakuje do nich kierowców – mówi prof. **Michele Palumbo**. Próbkę tego, czym może skończyć się nadmierny deficyt kierowców, mogliśmy zaobserwować niedawno na Wyspach Brytyjskich. Po brexicie zmalała tam liczba kierowców – imigrantów, a gospodarka stanęła w obliczu komunikacyjnego paraliżu. Latem i jesienią ubiegłego roku do konsumentów nie trafiała nawet żywność i leki, a rząd musiał posiłkować się wojskiem.



Jakie wyzwania czekają załadowców?

Przedsiębiorcy powinni się już teraz przygotować do obowiązku tzw. sprawozdawczości niefinansowej, która zacznie obowiązywać od 2024 r. Firmy z Unii Europejskiej zatrudniające powyżej pięciuset pracowników zostały bowiem zobowiązane do obliczania wielkości wytwarzanego śladu węglowego oraz ujawniania innych danych związanych z ideą zrównoważonego rozwoju. Chodzi o realizację unijnej dyrektywy CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

01

W ślad za raportowaniem środowiskowym rośnie presja na wprowadzanie ekologicznych optymalizacji w łańcuchu dostaw. Jest ona szczególnie odczuwalna w obszarze dotyczącym efektywności energetycznej magazynów (chodzi np. o wymianę źródeł światła oraz wykorzystanie energii odnawialnej do oświetlenia budynków). Silna presja dotyczy również efektywności wykorzystania środków transportu, a więc unikania pustych przewozów i optymalizacji wypełnienia pojazdów. A lepszej efektywności przewozów służy np. nie tylko monitoring GPS, ale przede wszystkim wymiana danych o statusach ładunku pomiędzy partnerami współpracującymi w ramach łańcucha dostaw.

02

Wyzwaniem dla producentów i firm handlowych jest także dalsza digitalizacja procesu organizacji transportu. Najwyraźniej menedżerowie dostrzegli po pandemii znaczną wartość dodaną cyfryzacji łańcucha dostaw, obejmującą także planowanie tras, wybór podwykonawcy czy komunikację z przewoźnikiem. Tempo cyfryzacji jest jednak wyraźnie ograniczone poprzez dostępność zasobów IT. Projekty związane z automatyzacją procesów logistycznych konkurują z digitalizacją przedsiębiorstw w innych obszarach. Tempo cyfryzacji ogranicza również stan infrastruktury IT, która wymaga wymiany, modernizacji lub przynajmniej integracji z nowymi i unikalnymi rozwiązaniami.

03

Tomasz Łyszega

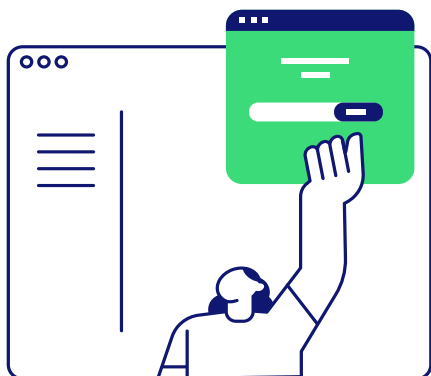
Global Account Manager w spółce technologicznej CargoON obsługującej rynek transportowy



Na kłopoty technologia

No dobrze, co wobec tego robić? Pragmatyczni jak zwykle menedżerowie łańcuchów dostaw uważają, że dziś możemy po prostu efektywniej wykorzystywać ten potencjał przewozowy, który jest. Czyli lepiej planować przejazdy, bardziej racjonalnie sięgać po dostępną powierzchnię transportową oraz unikać tzw. pustych przewozów, które są ciągle plagą na europejskich trasach (według obliczeń Komisji Europejskiej stanowią one nadal około 20% wszystkich przewozów). Ważnym trendem, który może przyczynić się do zażegnania kryzysu związanego z brakiem kierowców jest także intermodalność. Odciążenie flot ciężarowych dzięki przekazywaniu kontenerów i naczep na platformy kolejowe to rozwiązanie, które może zresztą rozwiązać wiele różnych problemów (szerzej piszemy o tym w osobnym artykule).

Eksperci są jednak wyjątkowo zgodni, że dla spełnienia tych wszystkich postulatów, zwiększenia efektywności łańcuchów dostaw oraz radykalnego zatrzymania emisji dwutlenku węgla potrzebna jest technologia. Bez niej żadna transportowa rewolucja nie będzie możliwa. – **Firmy transportowe powinny wykorzystać technologię dla poprawy wydajności pracy**, na przykład poprzez wykorzystanie platform do zwiększenia współczynnika załadunku. Dla przedsiębiorstw, które nie wdrożą odpowiednich rozwiązań technologicznych przyszłość wydaje się raczej ponura – przekonuje **Albert Jan Swart**, ekspert sektora przemysłu, transportu i logistyki w holenderskim ABN Amro Bank.



... **Dostawcy zawierający umowy kontraktowe mogą obecnie liczyć na większą elastyczność przewoźników. Ci ostatni pilnie obserwują, co dzieje się na rynku spot.**

Wątpliwości wokół „Fit for 55”

Cyfrową rewolucję w łańcuchach dostaw na pewno przyspieszy wdrożenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie elektronicznej informacji o przewozach towarowych. To już się dzieje, bo dokument został przyjęty jeszcze w sierpniu 2020 r., a zacznie obowiązywać w sierpniu 2024 r. Tymczasem do 21 sierpnia br. Komisja Europejska wyda pierwszy akt wykonawczy w tej sprawie, dotyczący warunków działania platform eFTI (electronic freight transport information). Dlaczego rozporządzenie o eFTI jest takie ważne? Bo już za chwilę uczestnicy łańcucha dostaw znajdą się jednocześnie w cyfrowym świecie. Wspólny system połączy przewoźników (kierowców), załadowniców i administrację publiczną. – Pozwoli on np. sprawniej potwierdzać zgodność przewozów z przepisami unijnymi. Toczy się jeszcze debata na temat dostępu do danych generowanych przez przedsiębiorstwa transportowe – mówi **Raluca Marian** z IRU.

A co z elektromobilnością, co ze śladem węglowym – ktoś może zapytać? To wielkie tematy, które toczą się w cieniu bieżącej batalii przedsiębiorstw o przetrwanie. Terminy zostały wyznaczone, ale czy aby na pewno są realistyczne? Czy unijny plan „Fit for 55” zakładający redukcję emisji dwutlenku węgla o 55% do 2030 r., a osiągnięcie neutralności klimatycznej w 2050 r. jest wykonalny? Czy Europa zdoła np. zapewnić przewoźnikom odpowiednią liczbę miejsc parkingowych i ładowarek do zasilańia elektrycznych ciężarówek? – Jest zbyt wcześnie, aby udzielić w tej sprawie dobrych odpowiedzi – nie ukrywa Raluca Marian. – Nie wszystkie propozycje dotyczące „Fit for 55” przeszły już proces decyzyjny. Nie będzie jednak łatwo trzymać się przyjętych założeń. Więcej będziemy mogli powiedzieć dopiero za kilka lat – dodaje szefowa przedstawicielstwa IRU w Parlamencie Europejskim.

CENY PALIW

Ceny paliw w Europie będą zależały od wielu czynników, takich chociażby jak globalna podaż ropy naftowej, popyt na rynku paliwowym w Europie i na całym świecie, sytuacja geopolityczna w innych krajach, a także wpływ polityki energetycznej poszczególnych krajów na ich rynki paliwowe. Dziś trudno przewidzieć, jakie będą ostateczne skutki konfliktu na Ukrainie na ceny paliw w Europie. Trwająca wojna może wpłynąć na ceny ropy naftowej na światowych rynkach, co z kolei może wpłynąć na ceny paliw w Europie. Jeśli kontrofensywa Ukrainy przeciwko Rosji doprowadzi do eskalacji konfliktu i zwiększenia napięcia w regionie, hipotetycznie może dojść do wzrostu cen ropy naftowej. Rosja jest bowiem jednym z największych producentów ropy naftowej na świecie, a jakiegokolwiek niepokoje w regionie mogą wpłynąć na podaż ropy naftowej na światowych rynkach i tym samym wpłynąć na ceny paliw.

BRAK KIEROWCÓW

Jednym z największych wyzwań w transporcie drogowym w Europie jest brak wykwalifikowanych kierowców. Z powodu rosnącego zapotrzebowania na usługi transportowe firmy muszą dbać o zatrudnienie wykwalifikowanych kierowców, których brak wciąż jest poważnym problemem. Inwestowanie w szkolenia i poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań, aby przyciągnąć i zatrzymać wykwalifikowanych kierowców nie przynosi spodziewanych rezultatów. W 2023 r. brak kierowców może nie być tak bardzo dotkliwy, a to ze względu na spowolnienie gospodarcze i spadek popytu na transport. W dłuższej perspektywie problem może jednak powrócić ze zdwojoną siłą.

POPYT NA TRANSPORT

Spowolnienie gospodarcze w Europie oraz niepewna sytuacja geopolityczna prowadzi do zmniejszenia aktywności gospodarczej, co z kolei prowadzi do zauważalnie mniejszego zapotrzebowania na transport towarów. Czynnikiem wyraźnie obniżającym popyt w 2023 r. jest mniejsze zapotrzebowanie na produkty (niższa konsumpcja wynikająca między innymi z wysokiej inflacji i obniżenia siły nabywczej), mniejsza aktywność gospodarcza oraz spadek poziomu inwestycji. Warto zauważyć, że mniejsza zdolność firm do ponoszenia kosztów prowadzi także do mniejszej zdolności do ponoszenia kosztów transportu towarów. Producenci i dystrybutorzy, co naturalne, mają bowiem trudność w przerzuceniu kosztów na nabywców.

Piotr Rocznik

szef doradztwa biznesowego w CargoON, spółce zajmującej się technologicznym wsparciem dla logistyki



Autor tekstu, redakcja materiału



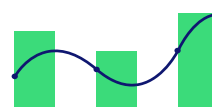
Marek Szymański

Dziennikarz i Content Manager
w CargoON, Grupa Trans.eu

W latach 2000-2007 pełnił funkcję redaktora naczelnego magazynu Eurologistics. Pisał o łańcuchach dostaw do Pulsu Biznesu, Parkietu oraz Transport Managera. Z zainteresowaniem przygląda się nieustannym przeobrażeniom łańcuchów dostaw, jako jeden z pierwszych w Polsce przewidział rozwój technologii RFID w logistyce. Prowadził liczne konferencje dotyczące rynku transportowo-logistycznego, przygotowywał z zespołem Galę Logistyki.



Analiza danych



Piotr Roczniak

Head of Business Consulting and Data
w CargoON, Grupa Trans.eu

Ekspert i manager z kilkunastoletnim doświadczeniem w logistyce i transporcie. Klientom doradza przede wszystkim w zakresie innowacyjnej transformacji cyfrowej i optymalizacji łańcucha dostaw oraz zwiększania efektywności ich biznesów. Do współpracy z klientami podchodzi w sposób holistyczny – opiera się zarówno na zrozumieniu ich potrzeb, jak i rekomendacji takich rozwiązań, które będą realnym wsparciem w ich przedsiębiorstwach.



Czerwiec 2023



Autor tekstu:

Marek Szymański

Analiza rynku:

Piotr Rocznik

Projekt graficzny:

Anna Sikora

Koordinacja projektu:

Monika Kulej - Ślusarska

Wsparcie merytoryczne:

Antoine Bertrand

Wsparcie projektowe:

Roberto Garcia

Veronica Rodriguez

Ernesto Bonetti

Nicolo Calabrese

Robin Dammann

Anna Palluch-Przybyła

Paulina Sobolewska



BY (T) TRANS.EU

Masz pytania?

Zapraszamy do kontaktu:

info@cargoon.eu

tel. **71 734 17 00**



www.cargoon.eu