

#1

Market Insights

Dane ze świata transportu

- Przewoźnicy podnoszą stawki
- Koniec ery kontraktów
- Prognozy 2022



CARGO ON

BY (T) TRANS.EU

Wyzwania dla branży



Jak się zmieniał rynek transportowy przez ostatnie lata, aż do teraz? W jaki sposób pandemia i wojna w Ukrainie wpłynęły na łańcuchy dostaw oraz na ceny frachtu? Czy Pakiet Mobilności, deficyt kierowców i wzrastające ceny paliw spowodują w najbliższym czasie gwałtowne zmiany stawek przewozowych? I wreszcie, czy sektor transportowy zdaje sobie sprawę z nadchodzącej „rewolucji klimatycznej”, czyli rychłego wdrożenia pakietu „Fit for 55” w krajach unijnych? Wg planu Komisji Europejskiej, przyjętego przez parlament w Strasburgu, już za 8 lat, czyli w roku 2030, nastąpić ma częściowa redukcja spalania dwutlenku węgla w silnikach spalinowych. A w chwilę potem planowane jest wprowadzenie całkowitego zakazu sprzedaży pojazdów ze starym napędem. Tylko czy Europa aby na pewno o tym wie?

W inauguracyjnym wydaniu Market Insights ON przyglądamy się także wpływowi inflacji na gospodarkę, a w konsekwencji również na kondycję sektora transportowego oraz analizujemy rynek sprzedaży pojazdów ciężarowych, bo jak wiemy pojawiły się na nim hamulce wzrostu (czas oczekiwania na ciężarówkę wynosi nawet 1 rok). Nade wszystko próbujemy wyciągać wnioski z tego co było i z tego co jest, aby pokusić się o prognozy dla sektora przewozowego oraz jego klientów – załadowców na najbliższe kwartały.

Zapraszamy do lektury naszego Market Insights ON, w którym staramy się odpowiedzieć na wiele postawionych powyżej pytań.

Zespół CargoON



W numerze:

Czarne łabędzie w transporcie _____ **4**

Ostatnie 2 lata na rynku transportowo-logistycznym stały pod znakiem tzw. czarnych łabędzi, czyli nieprzewidywanych wydarzeń, które znacząco zmieniają rzeczywistość. Jaki wpływ miało to na stawki we frachcie ciężarowym?

Diesel w górę _____ **10**

Od stycznia 2019 r. do końca maja 2022 r. ceny hurtowe oleju napędowego wzrosły o 79%. I to nie koniec podwyżek. Tym bardziej, że do 5 grudnia br. państwa unijne całkowicie zrezygnują z dostaw rosyjskiej ropy.

Wysokie marże _____ **14**

Po pierwszym lockdownie załadownicy chcieli szybko odtworzyć łańcuchy dostaw. Wykorzystali to przewoźnicy, podnosząc marże.

Wzrost stawek _____ **16**

Mimo pandemii, rosnącej inflacji i innych czynników kosztotwórczych zachował się cykl sezonowych podwyżek cen frachtu w przypadku okresu świątecznego.

Spadek inflacji w 2023 r.? _____ **18**

Gospodarka mierzy się z dużą inflacją, która będzie miała znaczący wpływ na koszty prowadzenia biznesu, w tym ostatecznie na ceny frachtu. Jaki będzie średni poziom inflacji w 2022 r.?

Boom po lockdownie _____ **20**

W ubiegłym roku rynek samochodów ciężarowych przeżył prawdziwy boom, ale w tym roku notuje spadki. Czy to trwały trend?

Koniec ery kontraktów _____ **24**

Czy obecne niepewne czasy doprowadzą do stopniowego wygaśnięcia umów kontraktowych? Opinie są podzielone.

Jak przewidzieć nieprzewidywalne, czyli prognozy 2022 r. _____ **28**

Wydaje się, że najważniejszym czynnikiem, który w najbliższych miesiącach odbije się na wysokości stawek transportowych będzie rosnąca cena oleju napędowego.

01



Czarne łabędzie w transporcie

Ostatnie 2 lata na rynku transportowo-logistycznym stały pod znakiem tzw. czarnych łabędzi, czyli nieprzewidzianych wydarzeń, które znacząco zmieniają rzeczywistość.

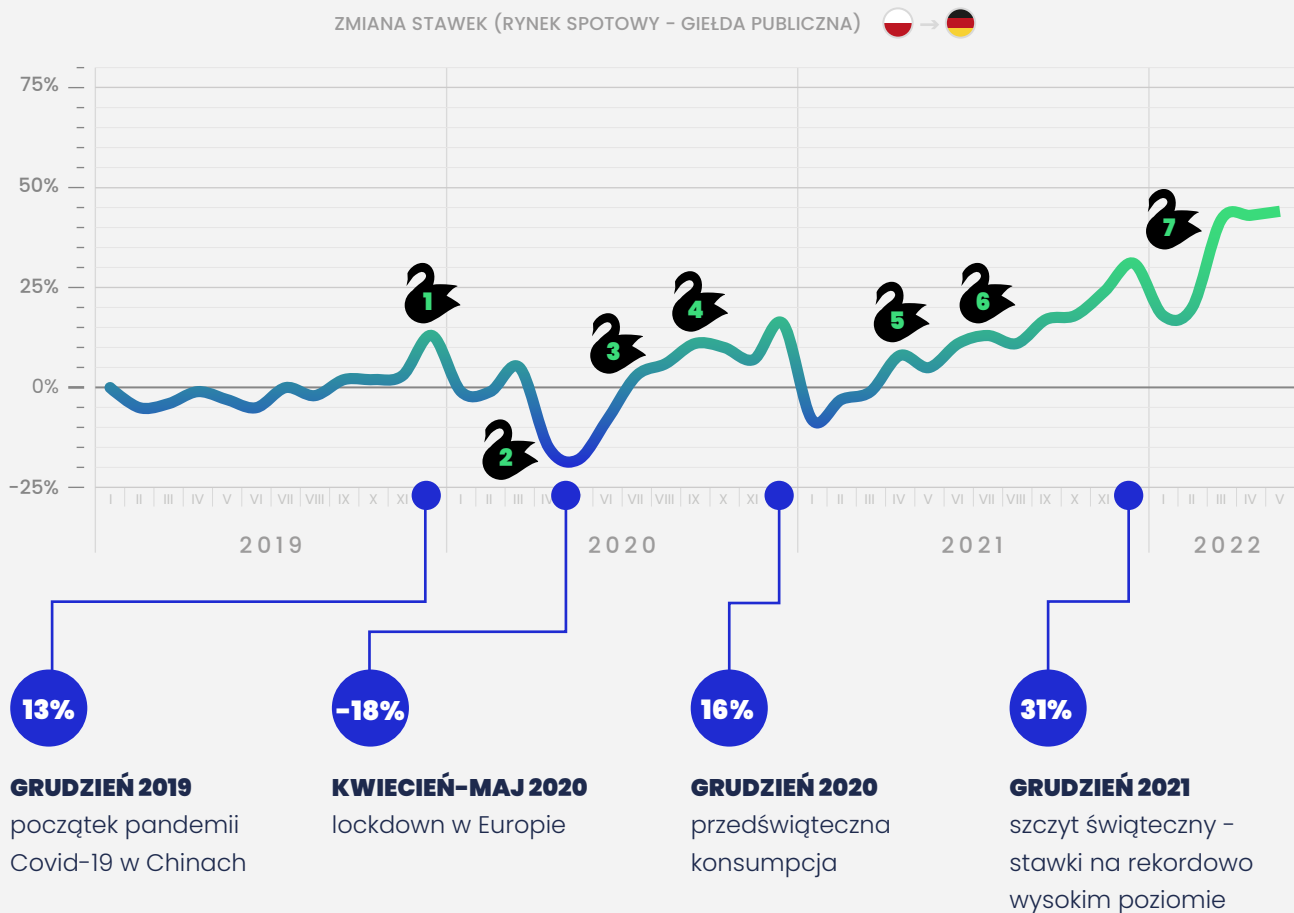
Jaki wpływ miało to na stawki we frachcie ciężarowym?



Jak zmieniały się stawki w transporcie 2019–2022 (trasa z Polski do Niemiec)

Ostatnie 2 lata na rynku transportowo-logistycznym stały pod znakiem tzw. czarnych łabędzi, czyli nieprzewidywanych wydarzeń, które znacząco zmieniają rzeczywistość. To pojęcie, które stworzył przed laty amerykański ekonomista Nassim Taleb, znakomicie pasuje do zawirowań na rynku transportowym Europy i całego świata w ostatnim czasie. Na wy-

kresie pokazaliśmy, jak zmieniały się stawki transportowe na trasie Polska-Niemcy w związku z pojawieniem się czarnych łabędzi. Przedstawione na wykresie łabędzie symbolizują ważne punkty zwrotne związane ze spadkiem albo (najczęściej) wzrostem cen frachtowych.



Pierwszy przypadek Covid-19 w Europie.



Państwa europejskie wprowadziły ograniczenia w przemieszczaniu się – wewnątrz krajów oraz na granicach. Firmy produkcyjne i handlowe – w obawie o bezpieczeństwo pracowników – spo-

walniają na chwilę działalność i przystosowują się do pracy w nowych warunkach. W efekcie reakcji europejskich gospodarek na rozwój pandemii następuje lockdown. Konsekwencje okazują się łatwe do przewidzenia: spadek podaży, znaczny spadek popytu na usługi transportowe, transport, a więc także gwałtowne obniżenie stawek transportowych. Ale tylko na chwilę: w kwietniu i maju 2020 r. stawki gwałtownie spadają, aby w chwilę potem znowu rosnąć.

Źródło: opracowanie własne



Druga fala Covid-19 nie spowodowała już takiego szoku dla gospodarek europejskich jak pierwsza. Przerwane wcześniej łańcuchy dostaw zostały teraz odmrożone, społeczeństwa nauczyły się żyć w nowej rzeczywistości. Nastąpił widoczny wzrost konsumpcji, spowodowany m.in. gromadzeniem zapasów przez konsumentów oraz chęcią odreagowania na lockdown. W efekcie wzrostu popytu systematycznie wzrastały stawki transportowe.



Trzecia fala Covid-19 nie zahamowała rosnącej konsumpcji i wzrastającego zapotrzebowania na sprawnie działające łańcuchy dostaw. Trwało także budowanie zapasów i to nie tylko wśród konsumentów, ale także przezornych załadowców: firm produkcyjnych i handlowych. Coraz bardziej uciążliwy stał się brak wystarczającego capacity – wolnych zdolności przewozowych. Przewoźnicy z jednej strony zniechęceni są ograniczeniami w przekraczaniu granic, a z drugiej znajdują się pod presją swoich kierowców, którzy obawiają się poruszania po Europie ogarniętej pandemią. Nic dziwnego, że wobec rosnącego popytu i coraz większego deficytu przewoźników stawki transportowe szybko rosły. Na chwilę następuje krótki spadek cen frachtu na przełomie listopada i grudnia 2020 r., aby następnie w połowie grudnia – w przedświątecznym szczyście konsumpcyjnym – poszybować do niespotykanego dotychczas poziomu 16% (w stosunku do stawek obowiązujących na początku 2019 r.).



Czwarta fala Covid-19, która ogarnęła Europę w kwietniu 2021 nie była już takim zaskoczeniem jak poprzednie: gospodarki zaczęły normalnie funkcjonować, a rynek zdążył dostosować do zmieniających się warunków. Mimo stabilizacji w funkcjonowaniu łańcuchów do-

staw narastała jednak presja na wzrost stawek przewozowych, a to ze względu na rosnące w tym czasie ceny paliw (co zobaczymy na osobnym wykresie).



Kolejny łabędź (trochę ich dużo w tak krótkim okresie czasu), czyli piąta fala pandemii odznaczyła się stopniowym wzrostem stawek. Powodem nie była jednak rosnąca „dziura” w dostępnym capacity, czyli ciągła przewaga popytu na usługi transportowe nad podażą, ale obiektywny wzrost kosztów działalności firm przewozowych. Ciągłe rosły bowiem ceny paliw, a kierowcy negocjowali ze swoimi pracodawcami wyższe stawki wynagrodzeń. W efekcie w grudniu 2021 r. padł kolejny rekord wysokości stawek transportowych: **31%** (w stosunku do stycznia 2019 r.).

Wskutek dramatycznych zmian w Ukrainie doszło do największego do tej pory wzrostu stawek przewozowych. W ciągu zaledwie czterech miesięcy wzrosły one o **44%** względem stycznia 2019 r.



Ostatni, siódmy łabędź w tym zestawieniu, czyli wybuch wojny w Ukrainie rozpoczął proces głębokich zmian na rynku transportowo-logistycznym. Agresja Rosji na Ukrainę przerwała łańcuchy dostaw w kierunku wschodnim (i z powrotem), a także rozpoczęła długofalowy kryzys energetyczny, który już na początku „zmaterializował się” skokowym wzrostem cen paliw. Poza tym, w okresie zaledwie miesiąca od wybuchu wojny, z rynku przewozowego zniknęło – i to zupełnie dosłownie – około **50 tysięcy** ukraińskich kierowców. Wrócili oni do domu bronić własnego kraju. Wskutek dramatycznych zmian w Ukrainie doszło do największego do tej pory wzrostu stawek przewozowych. W ciągu zaledwie czterech miesięcy wzrosły one o **44%** w stosunku do stycznia 2019 r.



Dokąd zmierzamy?

Co nas spotkało i co może jeszcze spotkać?



Na naszych oczach dochodzi do trwałej zmiany w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw, w tym rynku przewozowego. Zmiany rozpoczęte lockdownem i kolejnymi falami pandemii na dobre przeobraziły rynek transportowy. Trudno dziś zawyrokować, jakie będą ostateczne skutki tych zmian: trwałe, niebotycznie wywindowany poziom stawek transportowych, przyspieszona konsolidacja w sektorze firm transportowych, odejście od umów długoterminowych, upadek wielu załadowców, szybsze przejście na napędy elektryczne, inne skutki?

Po pierwszej fali pandemii Europa szybko wróciła na ścieżkę wzrostu, ale pierwsze oznaki spowolnienia gospodarczego widać już np. w Niemczech. Być może więc szaleństwo związane ze stawkami frachtowymi zostanie nieco ostudzone przez schłodzenie gospodarek, a więc zmniejszenie popytu? Niewiadomych jest wiele, ale jedno jest pewne: do rzeczywistości sprzed pandemii, a także sprzed wojny w Ukrainie nie ma powrotu. Zmierzamy w nowym kierunku, który z pewnością będzie się charakteryzował koniecznością szybkiego reagowania na następujące po sobie zmiany.



2019

Ostatni „normalny” rok w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw i w transporcie drogowym.

2020

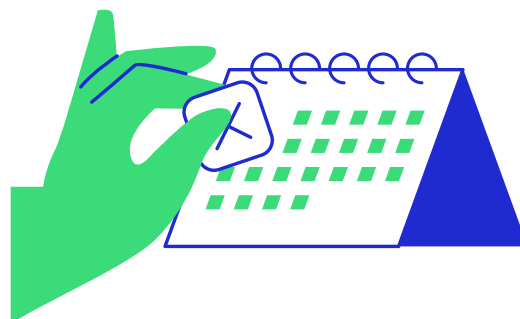
Szok wywołany pandemią Covid-19 i lockdownami spowodował początkowo obniżenie popytu na usługi transportowe. Od połowy roku rozpoczął się jednak systematyczny wzrost stawek. Nie bez znaczenia okazały się także postanowienia Pakietu Mobilności, które zaczynają stopniowo wchodzić w życie (zwiększają koszty transportu, zmniejszają konkurencyjność polskich przewoźników za granicą, wymuszają podnoszenie wynagrodzenia kierowców).

2021

Pojawił się nowy, stały czynnik mający wpływ na ceny frachtów: wzrost cen paliw, a także presja na wynagrodzenia kierowców. Oba czynniki powodują, że stawki transportowe rosną (a każdy z nich stanowi około 1/3 kosztów transportu). Pandemia rozpoczęła także kryzys w sektorze automotive, co ma konkretne przełożenie na dostawy nowych ciężarówek.

Wprawdzie w roku 2020 popyt w Unii Europejskiej znacznie się obniżył, ale już w roku następnym zanotowano wzrost o **56,8%** zarejestrowanych pojazdów (w Polsce ponad dwa razy tyle!). Ze względu na ograniczone dostawy półprzewodników kryzys z produkcją nowych ciągników jeszcze się pogłębił. Dziś średni czas oczekiwania na nową ciężarówkę wynosi **8-10 miesięcy**.

- Zmierzamy w nowym kierunku, który z pewnością będzie się charakteryzował koniecznością
- szybkiego reagowania na następujące po sobie
- zmiany.



2022

Na początku roku doszło do korekty stawek transportowych w dół – i to pomimo rosnącej inflacji, kosztów Pakietu Mobilności, niedoboru kierowców i rosnących cen paliw. I kiedy wydawało się, że mamy przed sobą okres umiarkowanych wzrostów stawek, bo branża zdążyła już cenowo odreagować wszystkie rynkowe perturbacje – pod koniec lutego wybuchła wojna w Ukrainie. Rosyjska agresja powoduje reset w funkcjonowaniu dotychczasowych łańcuchów dostaw i rozpoczyna kryzys energetyczny (rezygnacja z rosyjskich paliw). Najbliższe, ale perspektywiczne skutki wojny w Ukrainie trudne są do oceny. Europa musi poszukać nowych źródeł energii, a także znaleźć nowe źródła wielu surowców (np. zboża, mięso, oleje roślinne).

Następuje pogłębienie się dotychczasowych niedoborów: brak kierowców, pnące się do góry ceny paliw, brak wystarczającej ilości nowych ciężarówek.

- Pandemia rozpoczęła kryzys w sektorze
- automotive, co ma konkretne przełożenie na
- dostawy nowych ciężarówek.



Producenci obawiają się recesji

Trudno na razie mówić o kryzysie na rynku samochodów ciężarowych. W pierwszym półroczu br. odnotowaliśmy wprawdzie spadki sprzedaży, ale nie mają one drastycznego charakteru. Rynek czeka jednak w najbliższym czasie kilka wyzwań, które mogą na dłużej zahamować trend wzrostowy. Czynnikiem mogącym ograniczyć popyt na pojazdy jest spodziewane spowolnienie gospodarcze albo - co gorsza - recesja. Mam nadzieję, że będziemy mieli do czynienia tylko z tym pierwszym. Nie grozi nam jednak zdominowanie przez rynek pojazdów używanych, bo poważny przewoźnik nie może ryzykować awarii na międzynarodowych trasach.

Jakub Faryś

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

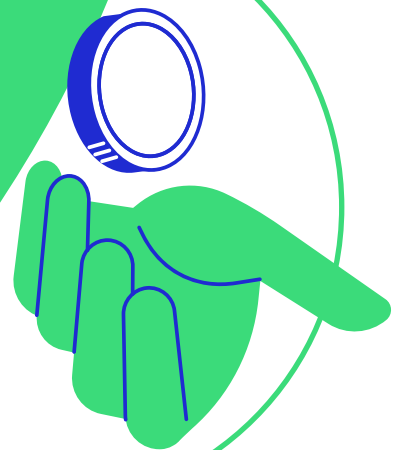


0%

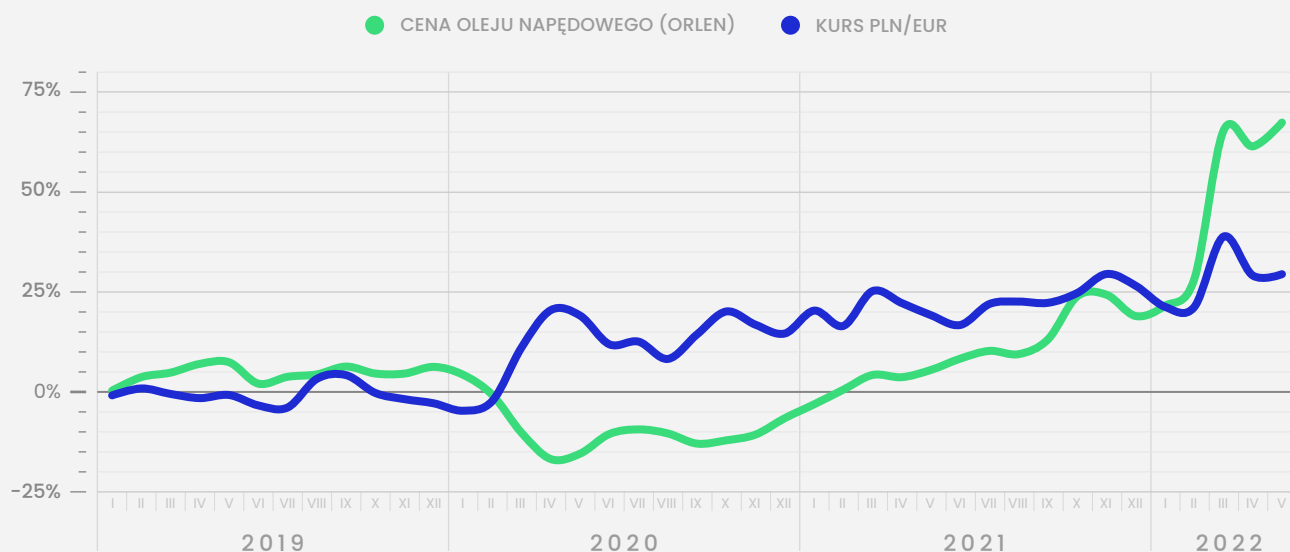


Diesel w górę

Od stycznia 2019 r. do końca maja 2022 r. ceny hurtowe oleju napędowego wzrosły o 79%. I to nie koniec podwyżek. Tym bardziej, że do 5 grudnia br. państwa unijne całkowicie zrezygnują z dostaw rosyjskiej ropy.



ZMIANY W CENIE OLEJU NAPĘDOWEGO 2019–2022



Źródło: opracowanie własne

Od początku okresu referencyjnego (styczeń 2019) do końca maja 2022 r. ceny hurtowe oleju napędowego wzrosły o **79%**. Obecnie, po czerwcowej korekcie w górę, już **5%** więcej. Ekspersi rynku paliw z platformy e-petrol nie mają niestety na razie dobrych wieści, przynajmniej do końca wakacji, kiedy to zapotrzebowanie na paliwo sezonowo wzrasta.

• **"...do 5 grudnia br. państwa unijne całkowicie zrezygnują z dostaw rosyjskiej ropy"**

Niespodzianek na rynku paliwowym czeka nas jeszcze dużo. Nawet jeżeli Amerykanie uwolnią rezerwy surowcowe, a państwa OPEC zwiększą dostawy, kluczowa jest sytuacja w Rosji, a konkretnie stopniowa rezygnacja Europy z rosyjskiej ropy.

Unijny szósty pakiet sankcji zakłada bowiem, że do 5 grudnia br. państwa unijne całkowicie zrezygnują

z dostaw rosyjskiej ropy. Skutki w najbliższych kwartałach, ale także w dłuższej perspektywie trudne są do przewidzenia. Nie wiadomo na jakim poziomie ukształtują się ostatecznie ceny paliw. Chwilowe niedobory tego surowca mogą pojawić się także przez ograniczone możliwości europejskich rafinerii, a szczególnie ich zdolność do szybkiego przedstawienia się na produkcję oleju napędowego, od którego przecież powoli odchodziły. Wydaje się, że to właśnie cena diesla może w najbliższych miesiącach mieć największy wpływ na wysokość stawek przewozowych.

Analiza dotychczasowych zmian na rynku paliwowym może nam podpowiedzieć prawdopodobne scenariusze w najbliższych kwartałach. Ceny paliw systematycznie rosną od blisko roku. W przypadku oleju napędowego (zielona linia) korekta cen w dół miała miejsce tylko przez kilka pierwszych miesięcy 2020 r. Stało się to na początku pierwszej fali pandemii, a najniższy poziom ceny osiągnęły





Coraz krótsze korekty paliwowe

W efekcie wzrastających cen diesla normą stają się tygodniowe albo miesięczne korekty paliwowe. Niestety, jeszcze długo normą będą duże wahania stawek przewozowych, bo u przewoźników występuje skumulowanie wielu czynników wpływających na cenę. Poza tym spodziewane spowolnienie gospodarcze w Polsce, Niemczech i innych krajach może przyczynić się do mniejszego zapotrzebowania na przewozy. Myślę, że na rynku europejskim pojawiają się przewoźnicy dotychczas rzadko tutaj obecni. Skutkiem wielu zmian na rynku przewozowym wydaje się nieuchronna konsolidacja, która pozostawi na drogach najsilniejszych graczy.

dr Jacek Karcz

Ekspert w dziedzinie transportu drogowego i kurierskiego, doradca w Gruber Logistics



w kwietniu 2020 r. To czas powszechnego lockdownu w Europie, chwilowego przerwania łańcuchów dostaw i mniejszego zapotrzebowania na paliwo. Jednak już późną wiosną gospodarki zaczęły budzić się z pandemicznego letargu, a ceny ropy piąć się wzwyż: najpierw powoli, aby w listopadzie osiągnąć poziom **28%** (w stosunku do stycznia 2019 r.).

Normą u większości załadowców stały się korekty paliwowe, uzgadniane w trybie miesięcznym, a nawet tygodniowym.

Kiedy wydawało się, że nie czekają nas już żadne skokowe zmiany cen, pod koniec lutego 2022 r. doszło do agresji rosyjskiej na Ukrainę, która przewróciła stabilizujący się stolik usług transportowych. Pod koniec marca ceny poszybowały do niewyobrażalnego do tej pory poziomu **76%** i dalej rosły: na końcu maja wynosiły **79%** w stosunku do okresu bazowego. Jak na nową wojenną rzeczywistość zareagował rynek transportowo-spedycyjny? Normą u większości załadowców stały się korekty paliwowe, uzgadniane w trybie miesięcznym, a nawet tygodniowym. W codziennej praktyce wygląda to często tak, że mimo umów kontraktowych przewoźnik kontaktuje się z klientem i informuje, że stawka frachtowa będzie wyższa. „Nie podoba się? Mam na twoją trasę innego chętnego.” Nowym trendem jest także podpisywanie umów kontraktowych z miesięcznym okresem wypowiedzenia, czyli de facto umów miesięcznych.

”

Stawki nie spadną

Prowadzimy na swój użytek analizę rynku, obserwując sezonowe wahania cen. I okazuje się, że najbliższy kwartał będzie naznaczony sezonowością i mniejszym zapotrzebowaniem na przestrzeń ładunkową. Nie będzie to jednak oznaczało spadku stawek transportowych, bo na rynku ciągle panuje brak równowagi między popytem a podażą. Wybuch konfliktu za wschodnią granicą zmienił także podejście do negocjacji oraz zawieranych umów przewozowych. Korekty paliwowe wprowadzane są na krótsze okresy: od ceny dnia w okresie gwałtownych zmian, do korekty dwutygodniowej oraz miesięcznej. Klauzule paliwowe obowiązujące przez okres trzech miesięcy niemal nie obowiązują.



Monika Gajda

Senior Manager odpowiedzialna za spedycję międzynarodową w spółce VAN cargo



03

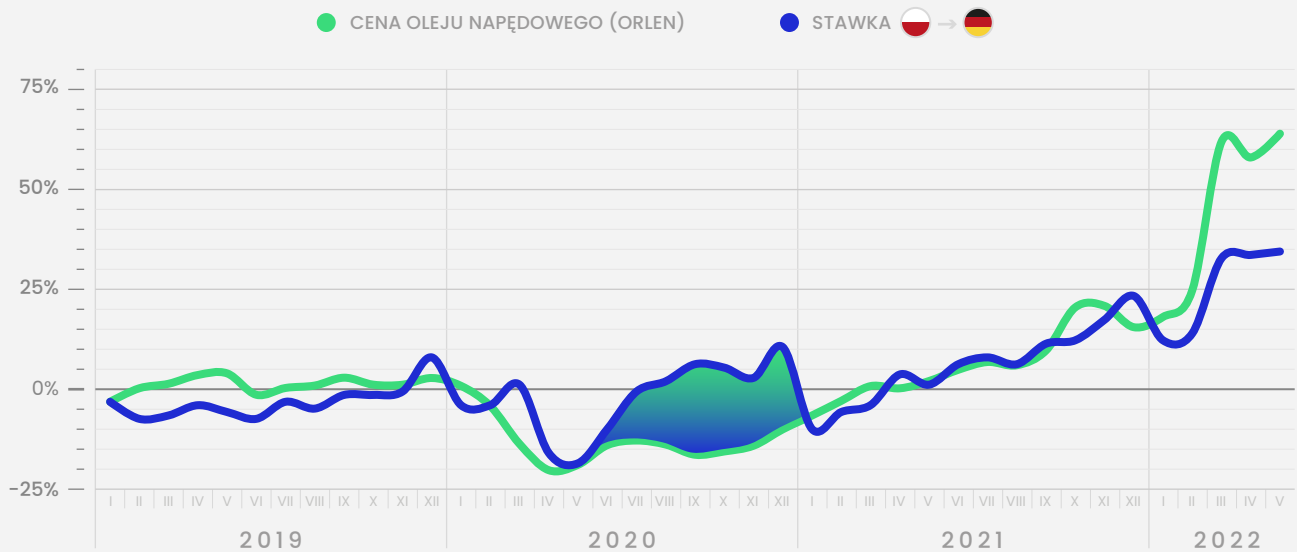


Wysokie marże

Po pierwszym lockdownie załadowcy chcieli szybko odtworzyć łańcuchy dostaw. Wykorzystali to przewoźnicy, podnosząc marże.



STAWKI ZA FRACHT I CENY PALIWA 2019–2022



Źródło: opracowanie własne

Zaznaczony obszar (od lipca do grudnia 2020 roku) to okres wysokich marż po stronie przewoźników i spedytorów. Gospodarka nadrabiała straty po pierwszej fali Covid-19, a załadownicy odtwarzali łańcuchy dostaw po lockdownie. Firmy produkcyjne i handlowe gotowe były zapłacić więcej, żeby tylko ponownie zapewnić sobie ciągłość dostaw i zrealizować zaległe zamówienia dla klientów. Część załadowców, aby zapewnić sobie lojalność prze-

woźników, płaciła im za „kółko”, czyli przewozy w obie strony. Panującą na rynku sytuację wykorzystali przewoźnicy: systematycznie podnosili stawki transportowe przy stabilnym (przez chwilę) poziomie cen. Zapewnili sobie tym sposobem wysokie marże. Ale sektor transportowy szybko znalazł się pod presją braku kierowców (a więc wzrostu wynagrodzeń), a także ponownie rosnących (od jesieni 2020 r.), cen paliwa.

04



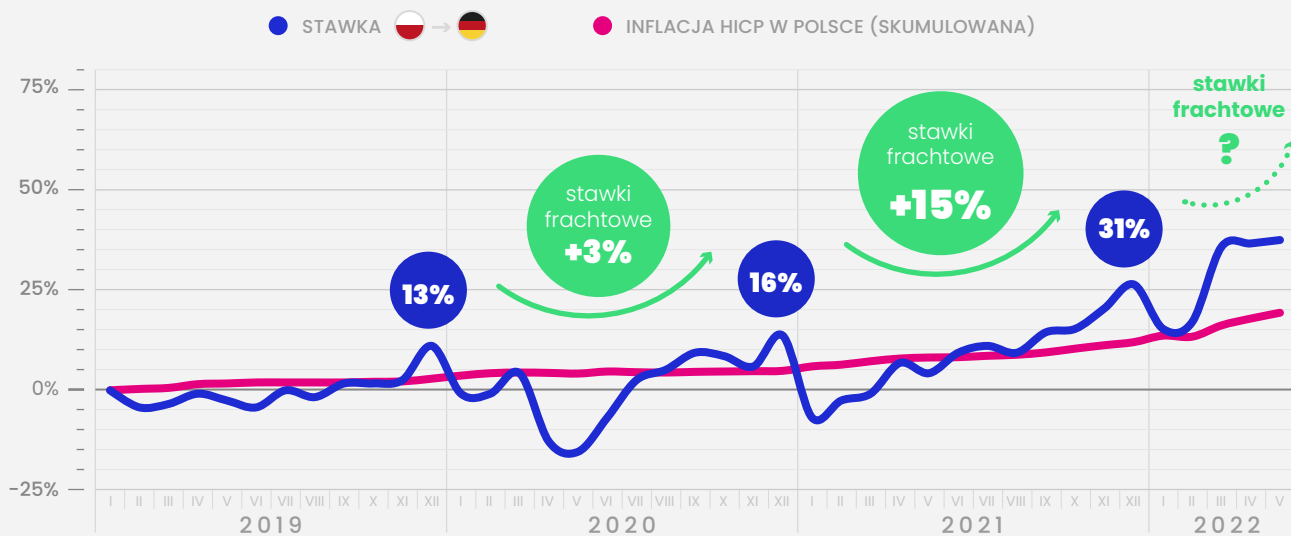
Wzrost stawek

Mimo pandemii, rosnącej inflacji i innych czynników kosztotwórczych zachował się cykl sezonowych podwyżek cen frachtu w przypadku okresu świątecznego.

Pozostaje otwarte pytanie, o ile wzrosną stawki transportowe w kolejnym zbliżającym się piku - w grudniu 2022 r.?



Sezonowe wzrosty stawek na trasie Polska-Niemcy i Niemcy-Polska (2019-22)



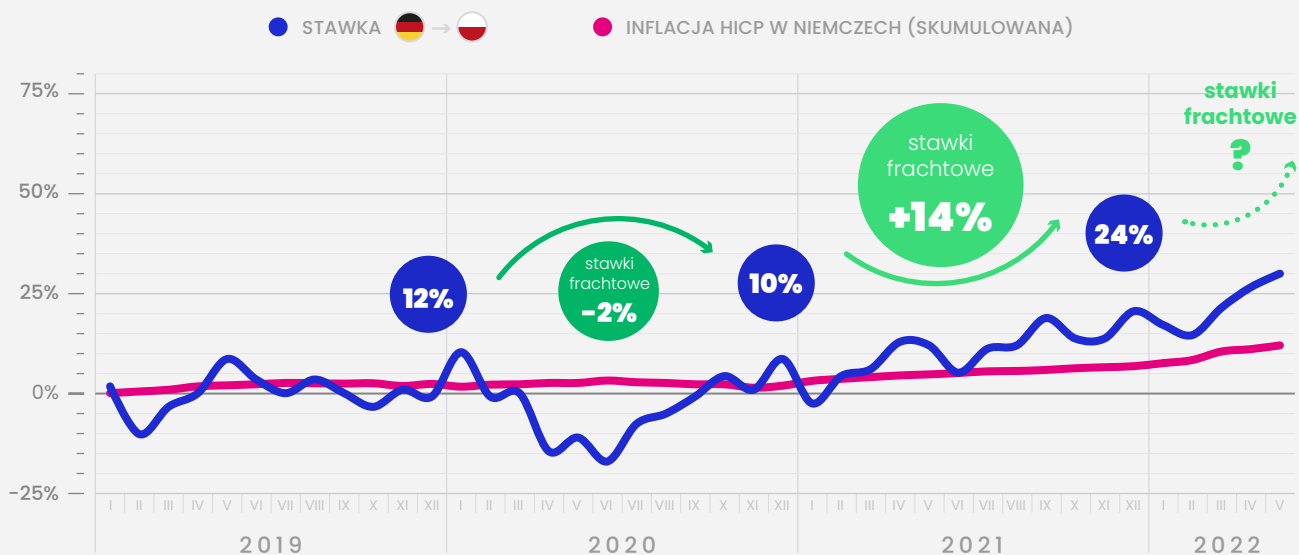
Źródło: opracowanie własne

Mimo przerwania łańcuchów dostaw w wyniku pandemii, rosnącej inflacji i innych czynników kosztotwórczych zachował się cykl sezonowych podwyżek cen frachtu w przypadku okresu świątecznego (grudzień). Jest to związane ze wzmożonym okresem konsumpcji w tym czasie i „zakupowego szaleństwa”. Wzrost cen frachtu występuje zarówno w Polsce, jak i w Niemczech, zbliżone są także poziomy wzrostów.

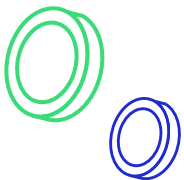
Najmniejsza dynamika wzrostu cen dotyczyła okresu grudzień 2019-grudzień 2020 (trasa Polska-Niemcy) – wzrost stawek wyniósł **3%**. Ale porównu-

jąc już następny okres – grudzień 2020 do grudnia 2021 – można zauważyć wyraźny wzrost stawek, bo aż o **15%** (na trasie Niemcy-Polska **14%**). Tak wysoki wzrost stawek przewozowych spowodowany był rosnącymi cenami oleju napędowego, wzrostem płac kierowców oraz inflacją (a więc wzrostem kosztów obsługi leasingu/kredytu ciężarówek). Pozostaje otwarte pytanie, o ile wzrosną stawki transportowe w kolejnym zbliżającym się piku – w grudniu 2022 r.?

Dominujące wydają się dwa czynniki: wysokość inflacji w obu krajach oraz poziom cen paliwa.



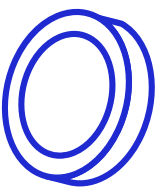
Źródło: opracowanie własne



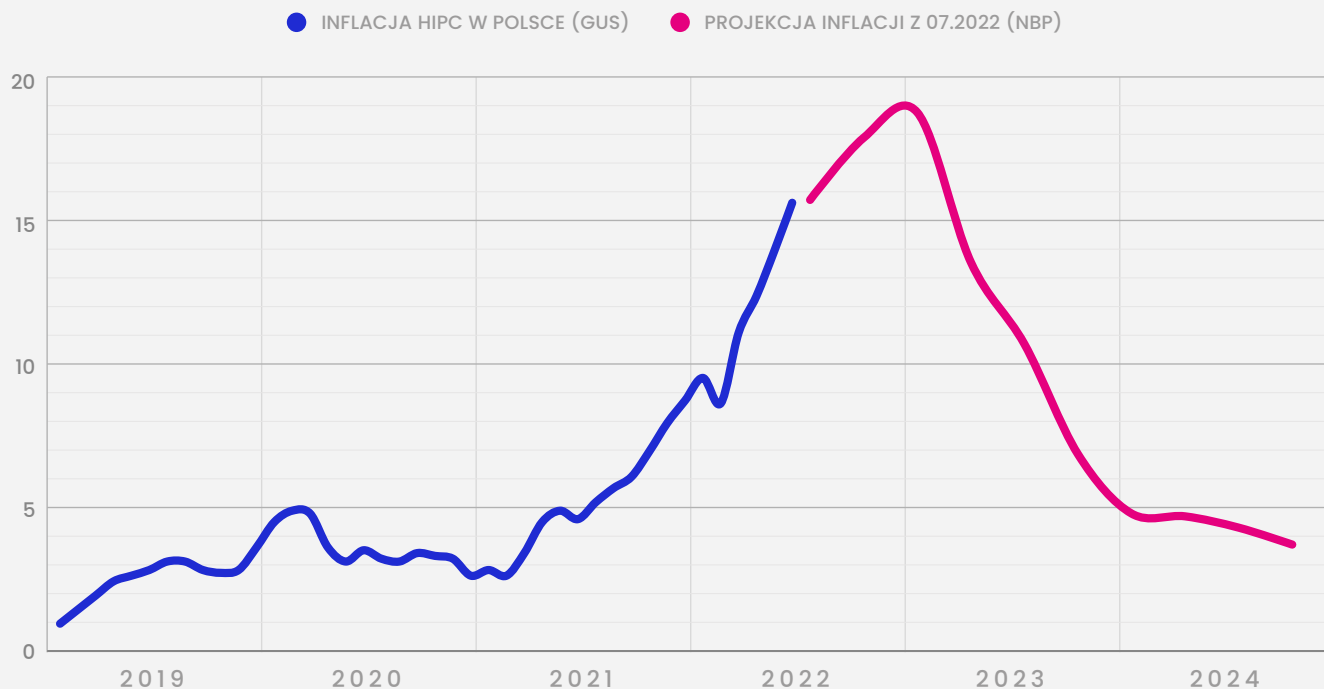
05

Spadek inflacji w 2023 r.?

Gospodarka mierzy się z dużą inflacją, która będzie miała znaczący wpływ na koszty prowadzenia biznesu, w tym ostatecznie na ceny frachtu. Jaki będzie średni poziom inflacji w 2022 r.?



INFLACJA W POLSCE 2019–2024



Dane GUS & Prognoza NBP, opracowanie własne

19

Gospodarka mierzy się z dużą inflacją, która będzie miała znaczący wpływ na koszty prowadzenia biznesu, w tym ostatecznie na ceny frachtu. Na wykresie widać wyraźnie, jak dane GUS (linia niebieska), rozmiągają się z prognozami Narodowego Banku Polskiego (linia różowa). Ekspertów są zdania, że co najmniej do końca br. nie spadnie tempo wzrostu inflacji. W opinii agencji ratingowej Fitch średni poziom inflacji w Polsce wyniesie w br. **11%** i będzie wyższy niż średni poziom inflacji w gospodarkach rozwijających się (**8,7%** wg prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego). Prosocjalne działania rządu, rosnące ceny surowców oraz presja na wzrost wynagrodzeń w gospodarce są czynnikami utrzymującymi trend inflacyjny.



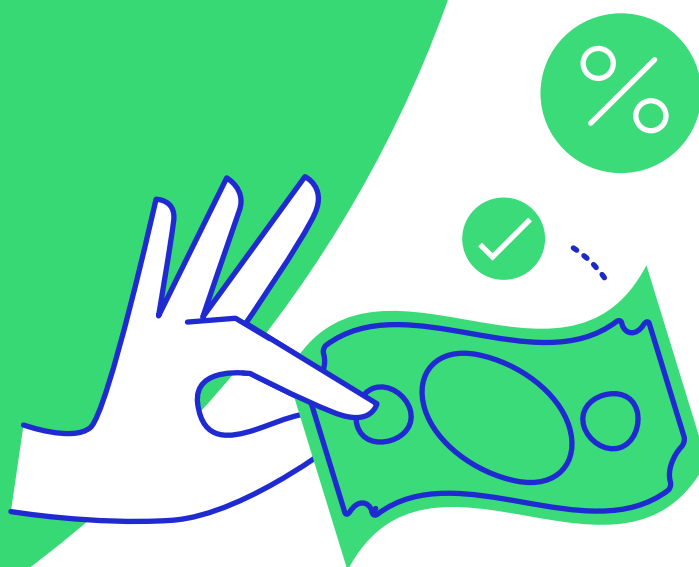
Spowolnienie w niektórych sektorach gospodarki nie spowoduje jednak dużo mniejszego popytu na capacity transportowe, a więc pożądanego przez zarządców obniżenia stawek. Spodziewane spowolnienie, np. w branży budowlanej, może mieć wpływ głównie na transport krajowy, ale będzie miało niewielkie przełożenie na transport międzynarodowy. Nadal utrzymuje się trend wysokiej konsumpcji, co przecież napędza popyt na usługi transportowe. Niewielki spadek inflacji możemy odczuć dopiero w pierwszym półroczu 2023 r., a do końca następnego roku ma spaść (wg Fitch) do **7,5%**.

06



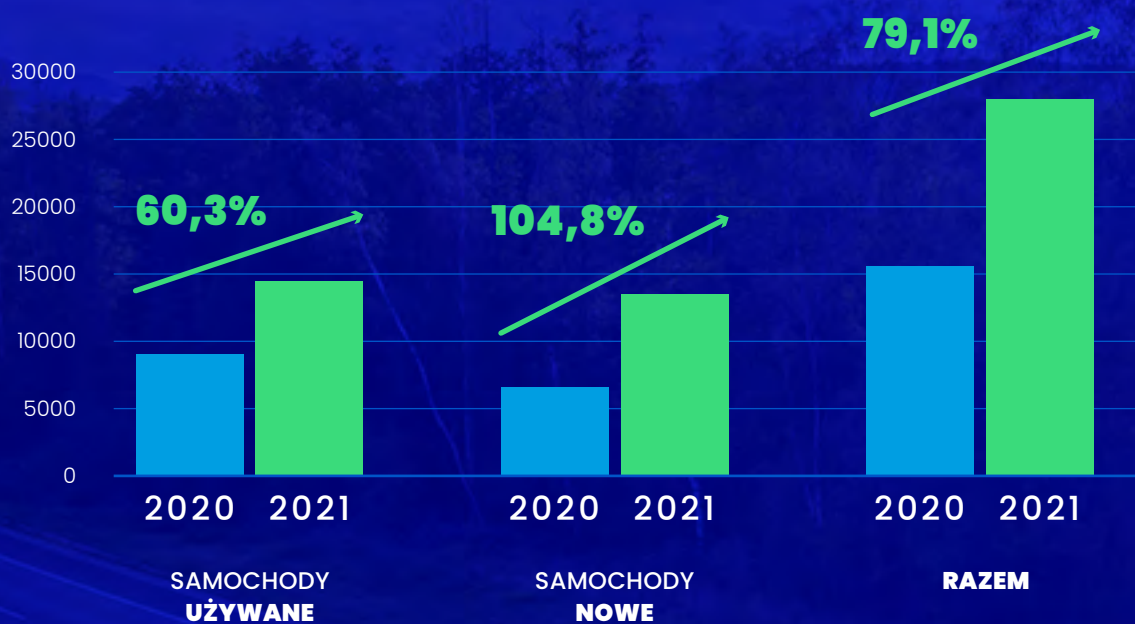
Boom po lockdownie

W ubiegłym roku rynek samochodów ciężarowych przeżył prawdziwy boom, ale w tym roku notuje spadki. Czy to trwały trend?



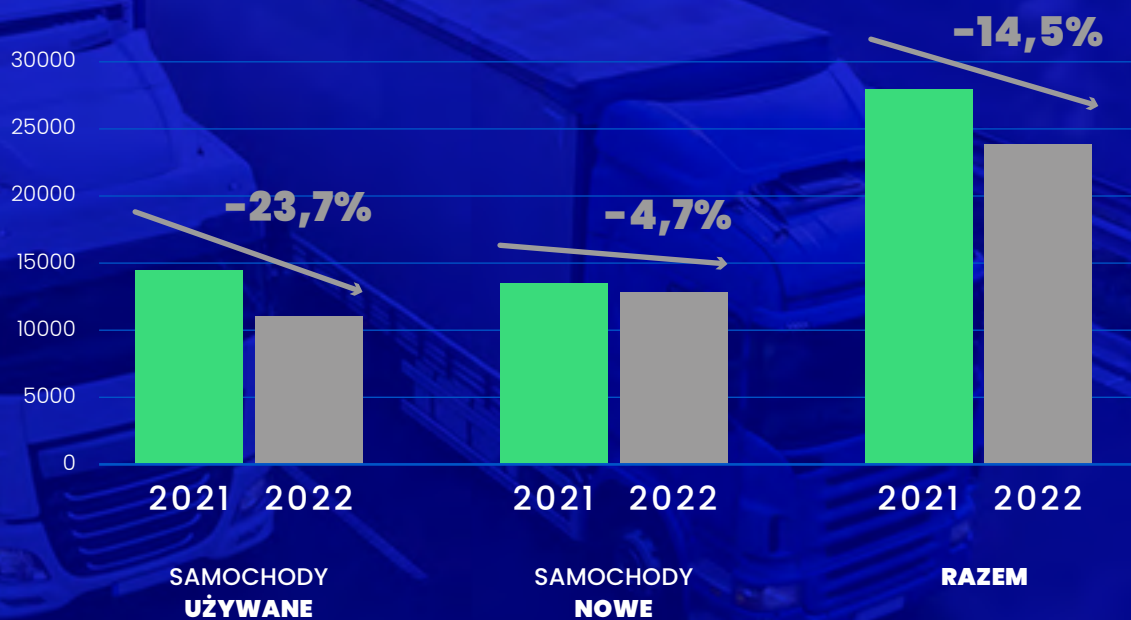
BOOM PO LOCKDOWNIE

Sprzedaż samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony w latach 2020-2021



WSTRZYMANE ZAKUPY

Sprzedaż samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony w latach 2021-2022 (okres porównawczy styczeń-maj)



Źródło: PZPM na podstawie CEP. Zestawienie uwzględnia ciągniki samochodowe, samochody ciężarowe (podwozia) oraz samochody specjalne

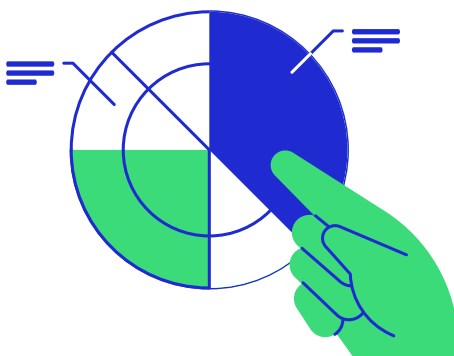
W ubiegłym roku rynek samochodów ciężarowych przeżył prawdziwy boom, gdyż o prawie **105%** wzrósł segment sprzedaży nowych pojazdów. (W porównaniu do roku 2020, kiedy na kilka miesięcy wstrzymane zostały łańcuchy dostaw wskutek ogólnoeuropejskiego lockdownu). Podobnie było w całej Unii Europejskiej: w 2021 r. liczba rejestracji nowych samochodów ciężarowych wzrosła o **16,8%**, co konkretnie oznaczało prawie **290 tys.** nowych pojazdów na europejskich drogach. Wobec braku nowych ciężarówek na rynku (zarówno ciągników, jak i pozostałych) wzrosło także zainteresowanie samochodami z rynku wtórnego: tutaj sprzedaż wzrosła o ponad **60%**. Ekspert dodają, że w przypadku pojazdów poruszających się na trasach międzynarodowych zdecydowanie przeważają jednak samochody leasingowane, zakupione pierwotnie u dealera.

Dane za obecny rok nie przypowiadają wprowadzić o zbyt optymizm (spadek sprzedaży samochodów nowych i używanych o **14,5%** licząc okres styczeń-maj), ale dokładniejsza analiza danych publikowanych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego nie jest już tak dramatyczna. Na ogólny spadek sprzedaży wpływ miał przede wszystkim segment

samochodów używanych (spadek o **23,7%**), a w segmencie pojazdów nowych spadki nie były już tak dramatyczne. W przypadku ciągników siodłowych spadek wynosił **7,1%**, ale już w kategorii samochody ciężarowe (podwozia) nastąpił nawet wzrost sprzedaży o **2,7%**.

Do końca roku należy się spodziewać wzrostu sprzedaży zarówno ciągników, jak i pozostałych samochodów ciężarowych. Mniejsza sprzedaż w pierwszym półroczu miała wiele przyczyn: rosnąca inflacja, a więc większe obciążenia przy spłacie leasingu, ograniczone dostawy półprzewodników i pozostałych komponentów do produkcji pojazdów, co wydłużyło znacznie czas oczekiwania na zamówienie oraz wiele innych. Sytuację na rynku ciężarowym mamy specyficzną: producenci obłożeni są zamówieniami, niektórzy zamknęli już listy produkcyjne na bieżący rok, a jednak statystyki wskazują na mniejsze zainteresowanie kupnem nowego samochodu. Choć trudności, o których wspominaliśmy szybko nie znikną – a przewoźnicy ponoszą coraz większe koszty działalności – duże zapotrzebowanie na przestrzeń ładunkową nie spowoduje w najbliższym czasie drastycznego spadku produkcji nowych pojazdów.

- ⋮ W ubiegłym roku rynek samochodów ciężarowych przeżył prawdziwy boom, gdyż
- ⋮ o prawie **105%** wzrósł segment sprzedaży nowych pojazdów.





Paliwo i wynagrodzenia w górę

W najbliższych kwartałach należy się spodziewać dalszej presji na stawki w transporcie drogowym, która będzie wywierana głównie przez rosnące ceny paliw. Przy trwającej wojnie w Ukrainie nie należy się spodziewać zahamowania wzrostu cen diesla. Jeśli nawet dojdzie do zakończenia konfliktu - co na razie trudno sobie wyobrazić - nie należy spodziewać się powrotu do cen z początku roku. Wpływ na stawki transportowe będzie także miał pogłębiający się problem braku kierowców. Przewoźnicy w coraz większym stopniu rywalizować będą o pracowników, co przełoży się na wzrost ich wynagrodzeń. Co też w konsekwencji oznacza, iż przewoźnicy będą podnosili swoje stawki, aby utrzymać dotychczasowe marże.



Michał Pakulniewicz

Analitik rynku transportowego w Trans.info

0%



Koniec ery kontraktów

Dziś na rynku przewozowym króluje elastyczność. Narzędzia technologiczne umożliwiają załodowcom dostęp do rynku kontraktowego, organizację szybkich przetargów oraz obserwację cen na giełdzie transportowej.



Gdzie jesteś, przewoźniku?

Napisać, że transport drogowy w Europie pogrążony jest w chaosie, to nie napisać nic. Deficyt przewoźników najlepiej oddają szalejące stawki za fracht.

- Jak niedawno wyliczyli analitycy z Transport Intelligence, o **7 procent** - licząc rok do roku - wzrósł średni indeks stawek w europejskim transporcie drogowym.

To oczywiście średnia statystyczna, bo polscy producenci i firmy handlowe musiały nierzadko zapłacić nawet **20-30%** więcej. Brak przewoźników stymuluje kolejne wzrosty. Czy widać jakieś oznaki stabilizacji? Wygląda na to, że przynajmniej do końca roku deficyt na rynku przewozowym radykalnie się nie zmniejszy. Pandemia, rosnące ceny paliw, ustalenia Pakietu Mobilności, brak kierowców, a wreszcie wojna w Ukrainie - wyróciły do góry nogami rynek transportowy i zachwiały łańcuchami dostaw. Ze wspomnianego raportu TI wynika, że stawki za fracht u polskich przewoźników rosły najszybciej w Europie (ceny mocno podskoczyły szczególnie po wybuchu wojny w Ukrainie). I tak, za ładunek całopojazdowy z Polski do Unii Europejskiej trzeba obecnie zapłacić około **1400 euro**, a niewiele mniej na kluczowej dla transportu europejskiego trasie Warszawa- Duisburg.

Kontrakty - usługa gasnąca?

Jak przypuszcza Michał Pakulniewicz, analityk rynku transportowego w Trans.info chaos cenowy na rynku utrzyma się co najmniej do końca br.

- Dopiero wtedy wysoka inflacja zacznie odbijać się na poziomie konsumpcji, co doprowadzi do wyraźnego zmniejszenia popytu na usługi transportowe. Poza tym, rynek europejski będzie odczuwał efekty spowolnienia gospodarczego w Niemczech, które są lokomotywą kontynentalnej gospodarki. - komentuje. Zgadza się z tą opinią Rafał Jabłoński, CEO w System Transport, spółki pełniącej zadania operatora logistycznego.

- Normalność za chwilę wróci, ale na innym, wyższym poziomie cenowym. Przewozy kontraktowe

w dotychczasowym rozumieniu to usługa gasnąca - przypuszcza Jabłoński. Załadowcy i operatorzy logistyczni muszą liczyć się z wysokim wskaźnikiem odrzuceń w przypadku przewozów kontraktowych: jeśli wynosi on „tylko” **10-15 procent** można mówić o dużym szczęściu.

- Słyszałem ostatnio celny dowcip, który opowiadają sobie spedytory. Co jest lepsze: przewoźnik kontraktowy czy Boże Narodzenie? Oczywiście przewoźnik kontraktowy, ale Boże Narodzenie jest częściej - śmieje się Rafał Jabłoński. CEO w System Transport od 25 lat zajmuje się łańcuchami dostaw, jego flota obsługuje wszystkie możliwe kierunki, ale podobnej nadwyżki popytu nad podażą jeszcze nie widział.



Obniżenia kosztów związanych z frachtem należy szukać dziś tylko w optymalizacji rozwiązań, np. w lepszym wykorzystaniu przestrzeni ładunkowej i wydłużeniu cyklu dostaw. Nie każdy towar musi znaleźć się u dostawcy 6 godzin po zamówieniu. I producenci, i przewoźnicy szukają różnych rozwiązań na zwiększenie elastyczności. Ci pierwsi, żeby zaoszczędzić, a w efekcie nie stracić przez wysokie koszty transportu marży sprzedaży, ci drudzy - aby lepiej wykorzystać flotę, zrekomensować rosnące koszty i więcej zarobić.

25



**Rafał
Jabłoński**

CEO w System
Transport Sp. z o.o.

Ratunek w optymalizacji

Przedstawiciele sektora TSL są więc zgodni, że nie ma powrotu do sytuacji sprzed pandemii. I nie chodzi wyłącznie o stawki, bo trwale zmieniły się również relacje załadowca – przewoźnik. Dłuższe kontrakty, zawierane na co najmniej 1 rok, przechodzą powoli do lamusa. Dziś na rynku króluje elastyczność.

Najlepszym barometrem relacji między tymi dwoma grupami jest wspomniany już wskaźnik odrzuceń. W obawie o wizerunek załadowcy nie zawsze dzielą się bliższymi informacjami na jego temat. Najpełniejszy obraz rynku przewozowego mają jednak spedytory.



Elastyczny załadowca

Ze względu na wysoki wskaźnik odrzuceń przewozowych, załadowcy zmuszeni są szukać przewoźników na rynku publicznym. Żyjemy w okresie nieustannej zmiany i producenci zmieniają model działania. Ponieważ nie mogą sobie pozwolić na gwałtowne odejście od zamówień kontraktowych, próbują brakujące capacity znaleźć na rynku spotowym. Jeśli dobrze dobiorą narzędzia technologiczne, mogą sprawnie korzystać z dostępu do obu rynków w jednej chwili. Co ważne, bez straty dla jakości przewozów.

Piotr Roczniak

Head of Business
Consulting, Trans.eu



– Dłuższe umowy kontraktowe podpisujemy przede wszystkim w związku z obsługą połączeń liniowych, między naszymi oddziałami. W blisko 90 procentach bazujemy na tzw. „umowach na telefon”, czyli bieżących, krótkoterminowych kontraktach zawieranych ze sprawdzonymi przewoźnikami. Brakujące przewozy uzupełniamy także na giełdzie transportowej – tłumaczy anonimowo spedytorka w dużej firmie produkcyjnej.

Przenikanie się rynków

Rosnąca elastyczność w podejściu do zamówień transportowych oznacza m.in. większe wykorzystanie narzędzi technologicznych. Trend do cyfryzacji w sektorze transportowo-logistycznym potwierdzą zresztą ostatnie badania rynku. Jak wynika np. z najnowszego raportu ośrodka analitycznego SpotData („Transport drogowy w Polsce 2021+”), **42%** przewoźników planuje inwestycje w cyfryzację procesów. W przypadku załadowców proces ten jest mocno zaawansowany.

– Rynek kontraktowy i rynek spotowy – publiczny, skazane są na współpracę i wzajemne przyjazne przenikanie się. Przewoźnicy zmuszeni są podnosić stawki frachtowe, bo rosną nie tylko ceny paliwa, ale także koszty utrzymania kierowców oraz finansowania floty. Wystarczy, że Narodowy Bank Polski podniesie stopy referencyjne, przewoźnik więcej zapłaci za obsługę leasingu czy kredytu ciężarówki. Załadowca z kolei zabiega o zmniejszenie wskaźnika odrzuceń przewozów kontraktowych, który obecnie wynosi nawet **20-25%** – mówi Piotr Roczniak, Head of Business Consulting w Trans.eu, spółce obsługującej procesy technologiczne dla sektora transportu i spedycji.

Chcąc nie chcąc, rynek wymusza na załadowcy zmianę modelu działania, bo to on – a nie przewoźnik – znajduje się pod presją zapewnienia ciągłości dostaw. Producenci czy firmy handlowe nie mogą sobie jednak pozwolić na radykalne odejście od zamówień kontraktowych – zaczynają więc szukać równowagi między oboma rynkami. Piotr Roczniak nazywa to obrazowo „różnymi odcieniami tęczy”, czyli szukaniem rozwiązań adekwatnych do danej sytuacji. – Czasy, kiedy załadowca mógł wynegocjować długi kontrakt mamy już za sobą. Dziś musi szukać rozwiązania najlepszego w danej

chwili. Powinien obserwować ceny na rynku spotowym, aby korygować ceny kontraktowe i zadbać o niski wskaźnik odrzuceń. Dzięki odpowiednim narzędziom technologicznym może mieć jednocześnie dostęp do przewoźników kontraktowych, grupy podwykonawców oraz rynku publicznego – dodaje Piotr Rocznik.

Czasy czarnych łabędzi

Niestabilne ceny za fracht, cotygodniowe korekty paliwowe w umowach, presja na wyższe stawki dla kierowców – to wyzwania, z którymi przyjdzie się mierzyć przez najbliższe miesiące uczestnikom rynku TSL. Elastyczne reagowanie na sytuację rynkową, capacity uzyskiwane z różnych źródeł – możliwe szybko, bez przepłacania – to jedyne rozwiązanie nie tylko na najbliższe miesiące.

– Jedynym trwałym elementem rynku transportowego jest obecnie nieustanna zmiana. Chaos się pogłębia – mówi Michał Pakulniewicz, analityk rynku transportowego w Trans.info.

Piotr Rocznik w odniesieniu do obecnej sytuacji – i na potwierdzenie tezy poprzednika – używa metafory czarnego łabędzia. To pojęcie wprowadzone kilkanaście lat temu przez wybitnego statystyka i ekonomistę Nassima Nicholas Taleba.

– Chodzi o to, że prognozy się często nie sprawdzają, bo pojawiają się jakieś zjawiska nieprzewidywalne. Rynek transportowy i cała gospodarka co rusz targane są takimi właśnie czarnymi łabędziami – dodaje.

15–20%

Średni wskaźnik
odrzuceń przewozowych
(styczeń–maj 2022)



14 tys.

Średni koszt kierowcy
(brutto) w przedsiębiorstwie transportowym



SIMPLE TENDERS ON

Jak szybko zabezpieczyć capacity w niepewnych czasach?

Szykujesz się do
sezonowego szczytu?

Dotychczasowi partnerzy
podnoszą ceny?

Liczba klientów rośnie, ale
brak przewoźników dodatkowo
utrudnia realizację zamówień?

Poznaj sposób na
zwiększenie capacity.

Szybkie przetargi
realizowane wśród
swoich lub 25 000
przewoźników
z sieci Trans.eu.

SPRAWDŹ

CARGO ON

SIMPLE TENDERS

08



Jak przewidzieć
nieprzewidywalne,
czyli prognozy
2022 r.



Stawki w górę, stawki w dół?

Benjamin Franklin, filozof i jeden z ojców założycieli Stanów Zjednoczonych, powiedział kiedyś, że w życiu pewne są dwie rzeczy: śmierć i podatki. Ekspersi sektora TSL dodają jeszcze z uśmiechem: i rosnące stawki transportowe. Faktem jest, że ceny frachtu galopują od półtora roku, ale czy najbliższe półroczcie przebiegnie pod znakiem słynnych „czarnych łabędzi”, czyli niespodziewanych wydarzeń, które w efekcie podniosą skokowo ceny w łańcuchach dostaw? Wiele wskazuje na to, że tak się nie stanie.

– Jeśli już mielibyśmy nawiązywać do metafory z łabędziami, to powiedziałbym, że raczej możemy spodziewać się szarych łabędzi. Rynek transportowy będzie bowiem w najbliższym czasie pod wpływem wielu różnych wydarzeń, ale niekoniecznie gwałtownych i niespodziewanych – mówi dr Jacek Karcz, ekspert w dziedzinie transportu drogowego i kurierskiego, doradca w Gruber Logistics. Podobne opinie wyraża zresztą wielu pytanych przez nas menedżerów logistyki, spedytorów i przewoźników. Ale wszyscy są jednocześnie zgodni, że najmniej powinniśmy się spodziewać świętego spokoju, czytaj: stabilizacji cen frachtu. Zbyt wiele wydarzeń, o których wspominał dr Karcz będzie bowiem wpływać na rynek transportowo-logistyczny.

Paliwo i kierowcy zdecydują o stawkach

Wydaje się, że najważniejszym czynnikiem, który w najbliższych miesiącach odbije się na wysokości stawek transportowych będzie rosnąca cena oleju napędowego. Skokowy wzrost stawki za diesla (i inne paliwa) miał już miejsce w momencie wybuchu wojny w Ukrainie, ale kolejnych korekt – nie tak gwałtownych – spodziewa się cała branża transportowa (A wraz z nią klienci, czyli firmy produkcyjne i handlowe). Monika Gajda, odpowiedzialna w spółce VAN cargo za spedykcję międzynarodową uważa, że równie ważnym czynnikiem jest także brak kierowców.

– Niedobór kierowców spowodował wyłączenie części taboru z eksploatacji, a tym samym zmniejszenie przestrzeni ładunkowej na rynku. Taka ten-

STAWKI, INFLACJA, CENY PALIW W 2022

Prognoza Piotra Rocznika

Head of Business

Consulting w Trans.eu

Średnie stawki w **2022** będą **wyższe** od stawek w **2021** o:

Na kierunku:



36%



19%



34%



25%

Inflacja może przekroczyć **11%** w całym 2022 r.



Ceny paliw utrzymają się na wysokim poziomie przez najbliższe **2 lata**



dencja będzie się utrzymywać i wyłącznie firmy o ugruntowanej polityce zatrudnienia oraz z dostępnością floty będą rynkowo konkurencyjne – uważa.

Na konkurencyjność firm przewozowych, a co za tym idzie – nieuchronną konsolidację rynku transportowego – zwraca zresztą uwagę wielu ekspertów.

– Jeśli w firmie dysponującej flotą stu samochodów 10 procent pozostanie na parkingu, to taka firma przeżyje. W przypadku niewielkiego biznesu, dysponującego na przykład trzema ciężarówkami, trudno będzie jeździć mając do dyspozycji jednego kierowcę. Oprócz Polski, wyzwanie związane z konsolidacją rynku dotyczy także w pewnym stopniu Bułgarii i Rumunii; kraje nadbałtyckie zrobiły ten krok wcześniej – tłumaczy dr Jacek Karcz.

⋮ **Zbliżające się spowolnienie gospodarcze albo kryzys ograniczy nieco zapotrzebowanie na przestrzeń ładunkową.**

Eko wyzwanie

Jak zwracają uwagę nasi rozmówcy, deficyt kierowców może także w efekcie prowadzić do próby przejęcia rynku przez obcych przewoźników: szczególnie z Niemiec, Holandii czy Hiszpanii. Zresztą rosyjska agresja na Ukrainę przerwała część łańcuchów dostaw, aby zacząć tworzyć nowe, omijające międzynarodowe sankcje. Już teraz można zauważyć wzmożoną aktywność przewoźników tureckich, którzy obsługują linię Rosja – Europa Zachodnia, a na europejskich trasach pojawiają się również przewoźnicy z Kazachstanu.

Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego uważa, że do próby przejęcia polskich przewoźników może dojść także przy okazji wprowadzania pakietu klimatycznego w Unii Europejskiej.

– Niektóre kraje, jak chociażby Niemcy, Belgia czy Dania wprowadziły już dopłaty do zakupu ciężarówek „ekologicznych”, co ma na celu między innymi ochronę własnych firm przewozowych. Jeśli polskich przewoźników nie stać będzie na zakup samochodów niskoemisyjnych, za **4-5 lat** zaczną wypadać z międzynarodowych rynków – przewiduje Faryś.

Zbliża się kryzys?

Co jeszcze, oprócz wysokich cen paliwa oraz deficytu kierowców może zdestabilizować rynek przewozowy w najbliższych miesiącach? Z całą pewnością koszty wprowadzania Pakietu Mobilności, co może skutkować wypadnięciem z przewozów kabotażowych oraz cross-trade mniejszych przewoźników (nie tylko z Polski), a w efekcie spowodować jeszcze większe braki przestrzeni ładunkowej. Z gospodarki i rynków finansowych płyną jednak sygnały, że możemy spodziewać się niebawem spowolnienia gospodarczego albo nawet kryzysu, który schłodzi mocno rozkręconą konsumpcję.

– Tak czy owak, sytuacja w gospodarce przełoży się na mniejszą ilość przewożonych towarów, a przewoźnicy mogą dojść do wniosku, że trzeba trochę przystopować z rozwojem floty i zrezygnować z planowanych zakupów. Albo pójść do leasingodawcy przedłużyć np. o rok trzyletnią umowę – obawia się Jakub Faryś, prezes PZPM. Brak dostępnych na rynku nowych ciężarówek to zresztą jeszcze jedno wyzwanie dla sektora transportowego. Zdaniem ekspertów rynku automotive, dopóki nie skończą się problemy z dostępnością półprzewodników, nie ma szans na szybsze dostawy ciężarówek. Ale i tutaj nie ma pocieszających informacji: przywrócenie normalnych dostaw z rynku azjatyckiego spodziewane jest na koniec przyszłego roku.

WYZWANIA DLA RYNKU 2022–2023



Niepewność na rynku paliwowym

(w grudniu br. państwa UE
zrezygnują w 100% z dostaw
rosyjskiej ropy)



Niestabilne stawki przewozowe



Brak półprzewodników

ograniczający produkcję
nowych ciężarówek



Prawdopodobne spowolnienie gospodarcze pod koniec br.

w 2023 r. być może początek
kryzysu gospodarczego



Cotygodniowe i comiesięczne korekty paliwowe



Wdrażanie kolejnych etapów Pakietu Mobilności

(podniesienie stawek dla
kierowców, możliwe wycofanie
się części przewoźników
z kabotażu i cross-trade)



Brak kierowców

(obecnie około **150 tys.**, a ponad
400 tys. w całej Europie)



Piotr Roczniak

Head of Business Consulting w Trans.eu

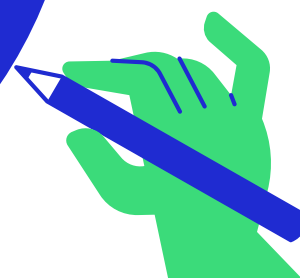
Ekspert i manager z kilkunastoletnim doświadczeniem w logistyce i transporcie. Obecnie Head of Business Consulting w Trans.eu – największej platformie logistycznej w Europie Środkowo- Wschodniej. Klientom doradza przede wszystkim w zakresie innowacyjnej transformacji cyfrowej i optymalizacji łańcucha 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.



Marek Szymański

Dziennikarz i Content Manager w Trans.eu.

Od lat związany z branżą transportowo-logistyczną. W latach 2000–2007 pełnił funkcję redaktora naczelnego magazynu Eurologistics. Pisał o rynku TSL m.in. 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.



CargoON to **zautomatyzowany i elastyczny** system do zarządzania transportem drogowym.

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.



Autor tekstu:

Marek Szymański

Opracowanie danych:

Piotr Rocznik

Projekt graficzny:

Anna Sikora

Wsparcie projektowe:

Monika Kulej-Ślusarska





BY (T) TRANS.EU

Masz pytania?

Zapraszamy do kontaktu:

info.pl@cargoon.eu

tel. **71 734 17 00**



www.cargoon.eu