

#2

CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Dane ze świata transportu

- **Zielona logistyka pozwala zarabiać**
- **W Niemczech spada zapotrzebowanie na fracht: recesja?**
- **Największe wyzwania dla łańcuchów dostaw**



Partner numeru:



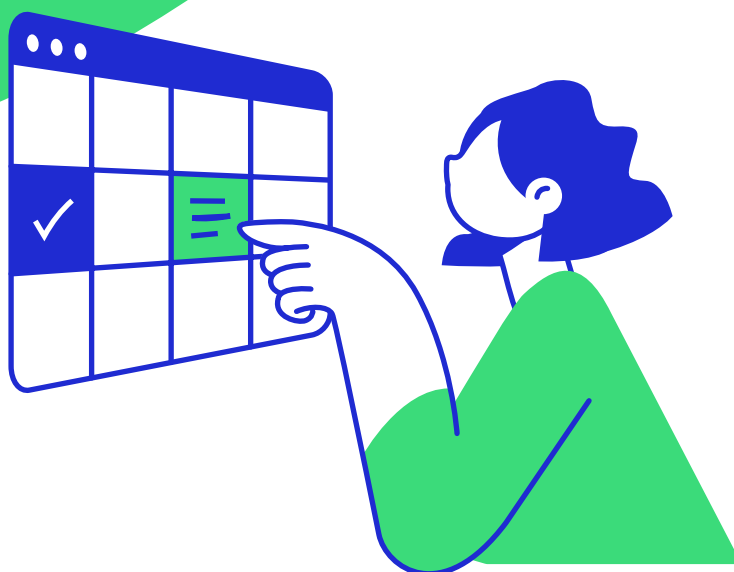


BY (T) TRANS.EU

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.





Spada popyt, choć łańcuchy jeszcze gorące

Przed Państwem drugie wydanie cyklicznego raportu o stanie transportu i łańcuchów dostaw. Ostatni (letni) kwartał był jak na standardy zmian w łańcuchach dostaw względnie spokojny. Bez skokowych zmian stawek transportowych, ani kolejnej dużej podwyżki cen diesla. Jakie najważniejsze wyzwania czekają menedżerów logistyki i łańcuchów dostaw w najbliższym kwartale? Tradycyjnie jest ich sporo, ale **najważniejszą zagadką pozostaje cena paliwa**, bo nie tylko agresja rosyjska w Ukrainie ma tutaj znaczenie. Swoją „cegiełkę” dołożyły w październiku br. państwa OPEC, które zdecydowały o ograniczeniu wydobycia, a więc de facto podbiciu ceny ropy naftowej.

Poza tym, co zdaje się najważniejsze, **lokomotywa wzmożonego popytu zaczyna zwalniać** w całej Europie, a spektakularnym tego przykładem są Niemcy. Spadają tam wskaźniki gospodarcze, ograniczana jest produkcja. Wg analizy prestiżowego Ifo Institute w przyszłym roku wzrost gospodarczy nad Renem może nie osiągnąć nawet jednego procenta. Choć niższy popyt nikogo raczej nie cieszy, dla sieci logistycznych będzie to chwila wytchnienia i odzyskania równowagi po burzliwych ostatnich dwóch latach.

W naszej analizie i prognozach także materiał dotyczący zielonej logistyki. Zdaje się bowiem, że niewiele dużych firm ma świadomość **obowiązkowej sprawozdawczości niefinansowej**, którą wprowadza właśnie Komisja Europejska. Od 2024 r. będą one musiały ujawniać w sprawozdaniach wszystkie ryzyka i szanse w obszarze środowiska, sprawach społecznych i ładzie korporacyjnym.

Zapraszamy do lektury,
Zespół CargoON

Co w Market Insights #2

01

Analizy i komentarze

str. 6



Wojna gwałtownie zmieniła stawki _____ **7**

Stawki transportowe w Polsce, Niemczech i Francji. W czerwcu br. tempo wzrostu stawek zaczęło spadać.

Stawki zwiastują recesję? _____ **8**

Transport z Niemiec. Stawki transportowe do Polski, Francji, Włoch i Holandii. Zmiany wskaźników gospodarczych w Niemczech mają wpływ na pracę łańcuchów dostaw na całym kontynencie.

Niemcy na hamulcu? _____ **9**

Transport do Niemiec. Stawki transportowe z Polski, Francji, Włoch i Holandii. W sierpniu br. nastąpiła korekta stawek.

Jak zmieniały się stawki w Niemczech _____ **10**

Stawki na rynku niemieckim w latach 2019–2022. Jak spadały i rosły ceny za fracht.

Europa podnosi stopy _____ **11**

Stopa referencyjna (trzymiesięczna) w strefie euro, Polsce, Rumunii, Czechach i na Węgrzech. Podwyżki stóp najbardziej mogą dotknąć aktywne rynki transportowe spoza strefy euro.

W strefie euro (trochę) spokojniej _____ **12**

Inflacja HICP w wybranych krajach europejskich. Chwilowym ratunkiem dla przewoźników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej spoza strefy euro jest osłabienie walut krajowych względem euro.

Przewoźnicy odpływają z zachodniej Europy? _____ 13

Stawki frachtu w Polsce, Niemczech i Francji – porównanie.

W Niemczech stawki się zatrzymały, a we Francji rosną. Dlaczego?

Niestabilny rynek sprzedaży ciężarówek _____ 15

Sprzedaż nowych samochodów użytkowych w Unii Europejskiej w 2022 r. Rośnie sprzedaż ciężarówek, spada samochodów dostawczych.

Tańsze paliwo podnosi konkurencyjność _____ 17

Zmiana cen diesla w Niemczech, Francji i Polsce oraz średnia dla całej UE. Przewoźnicy z Polski tankują na krajowych stacjach i dzięki temu są bardziej konkurencyjni na międzynarodowych trasach.

02

Trendy

Green logistics:
łańcuchy dostaw
czeka rewolucja

str. **18**

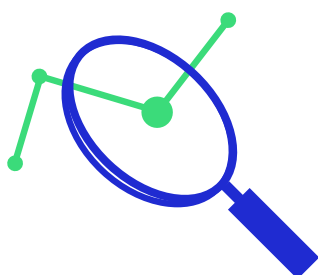
03

Podsumowania i prognozy

Idzie ochłodzenie.

Dla gospodarek
i łańcuchów dostaw

str. **24**



01



Analizy i komentarze

Choć ekonomiści i menedżerowie widzą już wyraźne oznaki spowolnienia gospodarczego w Europie, po zachowaniach łańcuchów dostaw nie można dostrzec radykalnej zmiany.

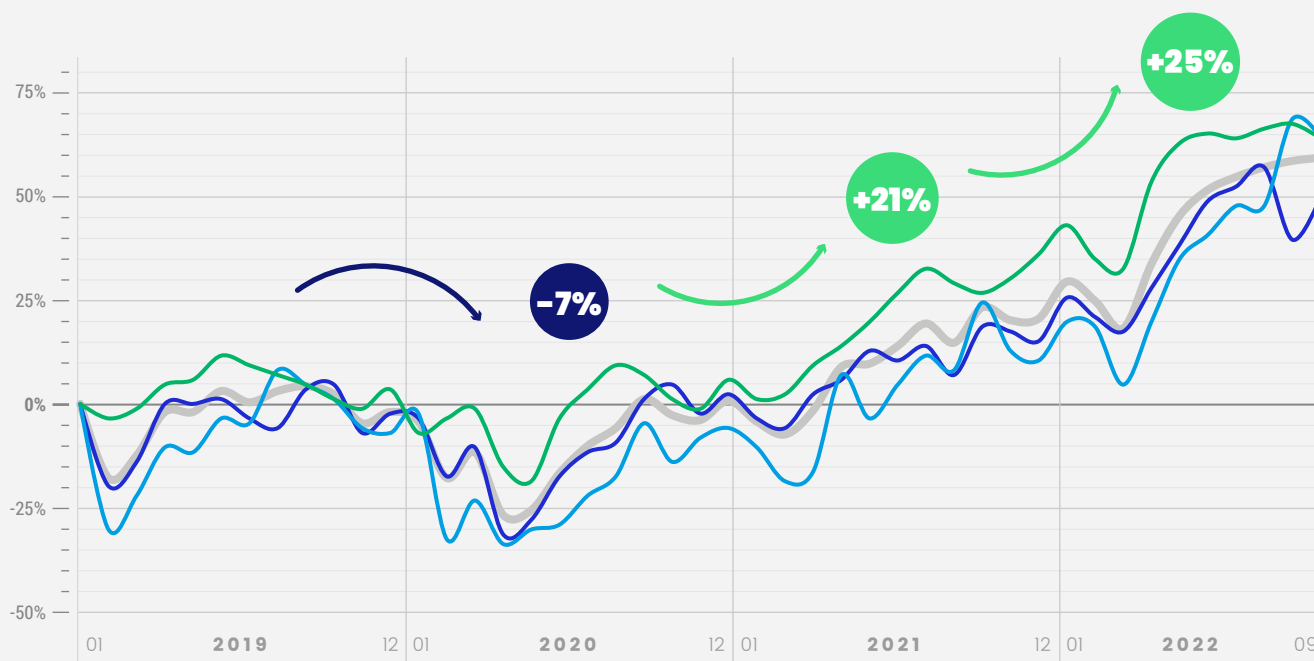
Ale to prawdopodobnie cisza przed burzą.



Wojna gwałtownie zmieniła stawki

STAWKI TRANSPORTOWE W: ● POLSCE ● NIEMCZECH ● FRANCJI (styczeń 2019 - sierpień 2022)

● średnia wartość z trzech krajów



Źródło: opracowanie własne

Analiza wybranego okresu wskazuje na podobne trendy we wszystkich trzech krajach. Najwyższe wzrosty odnotowali polscy przewoźnicy (co oczywiście nie oznacza, że stawki nominalnie były tam najwyższe), najniższy poziom – przewoźnicy niemieccy. Dynamika wzrostów i spadków cen jest jednak podobna. Widać jak na dłoni, że europejski rynek – przynajmniej w segmencie zapotrzebowania na capacity oraz reagowania na zmienność sytuacji geopolitycznej, finansowej i gospodarczej – stanowi system naczyń połączonych.

Wyraźnie widać także, że wiosną 2020 r. (okres twardego lockdownu w Europie, chwilowe ograniczenie zapotrzebowania na przewozy) stawki średnio spadły o 23%, aby na koniec sierpnia br. wzrosnąć o 50%. Zmiana w tych bogatych w wydarzenia czasach wyniosła aż 73% w okresie 29 miesięcy, a 50% biorąc pod uwagę styczeń 2019 r. jako początek okresu referencyjnego.

W lutym 2022 r. dynamika wzrostu stawek mocno przyspieszyła. Wcześniej wynosiła średnio 2,5 punk-

... **50%** - wzrost stawek transportowych od stycznia 2019 r. do końca sierpnia 2022 r.

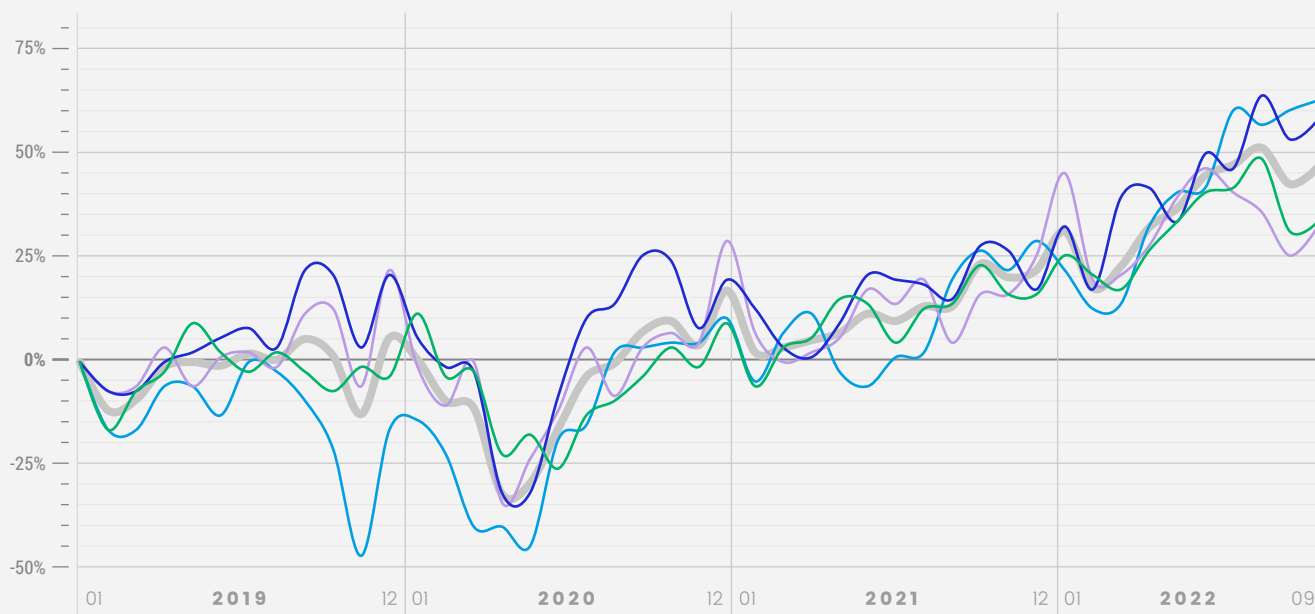
tu procentowego miesięcznie, a od momentu agresji rosyjskiej w Ukrainie do końca sierpnia br. średnia wyniosła 4,9% miesięcznie. Od momentu wybuchu wojny do końca sierpnia 2022 r. (ponad 6 miesięcy) stawki wzrosły o 34 p.p. (punkty procentowe), a od początku stycznia 2019 r. średnio od 16 p.p. do 50 p.p.

W czerwcu br. tempo wzrostu stawek zaczęło spadać: wydaje się, że rynek przyzwyczaił się do skokowej podwyżki cen paliw, gazu i energii elektrycznej. Ceny za fracht rosną wolniej; wygląda na to, że presja producentów na firmy przewoźowe i operatorów logistycznych oraz świadomość uczestnictwa w tym samym łańcuchu dostaw (i kosztów) uspokoiła nieco rynek. Część przewoźników, których łączy z klientami stała współpraca gotowa jest nawet zmniejszyć marże, aby jeździć ze sprawdzonym partnerem. Wydaje się jednak, że kluczowe znaczenie ma mniejsze zapotrzebowanie na capacity w dowozach do Niemiec.

Stawki zwiastują recesję?

TRANSPORT Z NIEMIEC. STAWKI DO: POLSKI FRANCJI WŁOCH HOLANDII (styczeń 2019 - wrzesień 2022)

średnia wartość z czterech krajów



Źródło: opracowanie własne

Zmiany stawek na rynku niemieckim są ważnym wyznacznikiem tego wszystkiego, co dzieje się potem na rynkach europejskich. Po Stanach Zjednoczonych i Chinach gospodarka niemiecka jest bowiem trzecim światowym graczem gospodarczym, a największą gospodarką w Europie (nie licząc oczywiście Unii Europejskiej jako odrębnego rynku). Zmiany wskaźników gospodarczych w Niemczech mają bowiem wpływ na pracę łańcuchów dostaw na całym kontynencie.

Analizując stawki za fracht z Niemiec, można bowiem zauważyć kilka przełomowych momentów. Od grudnia 2019 r. stawki we wszystkich wymienionych kierunkach zaczynają gwałtownie spadać, a tendencja spadkowa trwa aż do początku kwietnia 2020 r.

Prawie od początku pandemii Covid-19 w Europie stawki za transport z Niemiec zaczynają bowiem rosnąć, a trend wzrostowy nabrał jeszcze większej dynamiki od momentu wybuchu wojny w Ukrainie (od lutego do lipca stawki wzrosły z +15% do +44%).

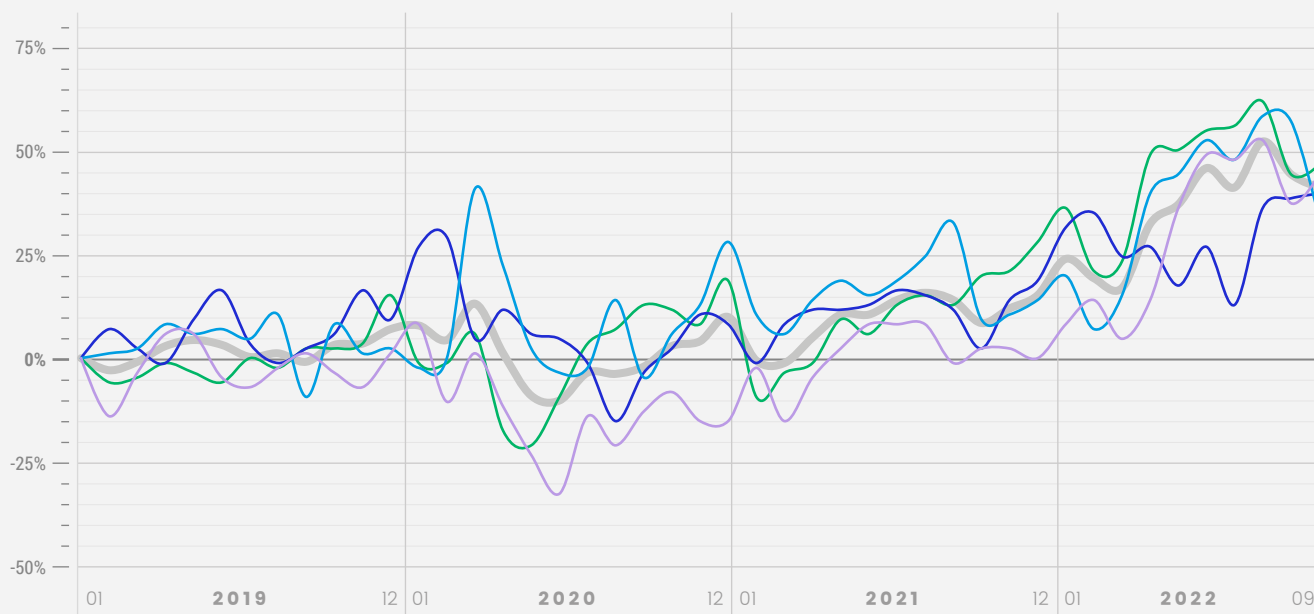
Ale uwaga: analiza stawek w sierpniu br. pokazuje wyraźny spadek cen frachtu (średnio z +44% do +37%), czyli o 7 punktów procentowych tylko w jednym miesiącu. Największe spadki odnotowano w kierunku do Polski oraz do Holandii. Ale we wrześniu br. stawki znów nieznacznie wzrosły do poziomu +40% względem stycznia 2022. Trudno na tej podstawie wyciągać daleko idące wnioski, np. sugerujące trwałą korektę. To na razie tylko pierwsze symptomy zmian na rynku, ale czy trend sugerujący spowolnienie (a nawet recesję) potwierdzi się – trzeba poczekać kilka kolejnych miesięcy.

Spadek stawek transportowych do Holandii rozpoczął się już w maju br., co wskazuje na spadek eksportu drogą morską do portów holenderskich (oczywiście z udziałem transportu samochodowego, głównie kontenerowego).

• **O 29% wzrosły stawki z Niemiec po wybuchu wojny w Ukrainie.** Od lutego do lipca br. stawki wzrosły bowiem z +15% do +44%.

Niemcy na hamulcu?

TRANSPORT DO NIEMIEC. STAWKI Z: POLSKI FRANCJI WŁOCH HOLANDII (styczeń 2019 - wrzesień 2022) średnia wartość z czterech krajów



Źródło: opracowanie własne

Gospodarka niemiecka – największy europejski dostawca, ale także importer – zachowuje się w przypadku transportu zgodnie z europejskim trendem. W pierwszych miesiącach Covid-19 w Europie (marzec–maj 2020) zmniejsza się wolumen dostaw na niemiecki rynek spowodowany ograniczeniami w przemieszczaniu się oraz lockdownem. Już na końcu maja łańcuchy dostaw zaczynają jednak odregulowywać ograniczenia pandemiczne. Niemiecki przemysł i sieci handlowe wznowiają współpracę z dostawcami. Trend wzrostowy (z mniejszymi lub większymi wahaniami) trwa do tej pory. W czerwcu 2020 r. stawki spadły o 9 p.p. do 91% (w stosunku do przyjętego okresu referencyjnego od stycznia 2019 r.), a na koniec sierpnia br. były wyższe średnio o 38%.

Warto zauważyć, że od momentu wojny w Ukrainie dynamika wzrostu stawek przyspieszyła. W lutym za dostawy do Niemiec trzeba było zapłacić 115% stawki początkowej (styczeń 2019), a w połowie lipca 2022 r. już 145%. W okresie pięciu miesięcy od wybuchu wojny średnia stawka przewozowa do Niemiec wzrosła o 30 p.p.

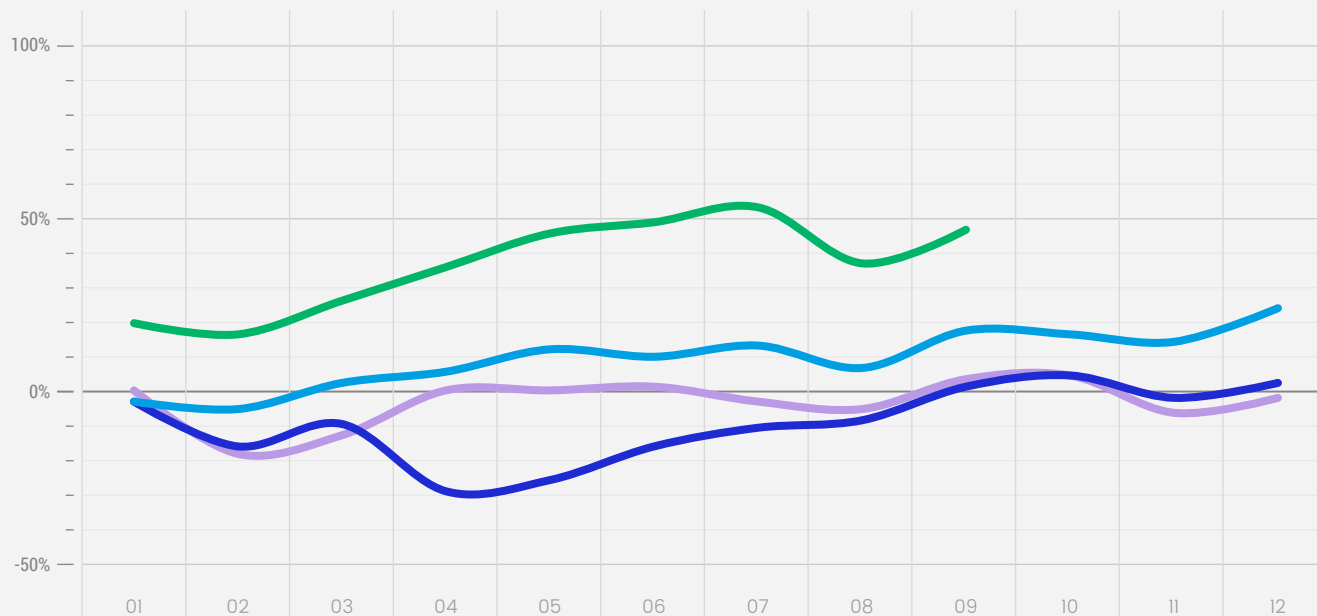
- W okresie pięciu miesięcy od wybuchu wojny **średnia stawka przewozowa do Niemiec wzrosła o 30 p.p.**

W sierpniu br. nastąpiła jednak korekta stawek (z poziomu 145% do 138%). Spadek jest znaczący, bo aż o 7 punktów procentowych. Kolejny kwartał pokaże, czy jest to trwały trend wróżący recesję w Niemczech i Europie, czy chwilowy epizod. We wrześniu br. stawki spadły o kolejne 3 p.p. do 135%. Sierpniowo-wrzesniowa korekta stawek wskazuje na mniejsze zapotrzebowanie na capacity w kierunku Niemiec, a niemieccy ekonomiści odnotowują coraz słabsze wyniki gospodarki nad Renem. Tak czy owak Rada Dyrektorów Europejskiego Banku Centralnego zapowiada spowolnienie rozwoju gospodarczego także w strefie euro: w 2022 r. gospodarka europejska wzrośnie o 3,1 proc., a w 2023 r. już tylko 0,9 proc. Powodem są głównie wysokie ceny energii oraz zatory podażowe, które ograniczają aktywność gospodarczą.

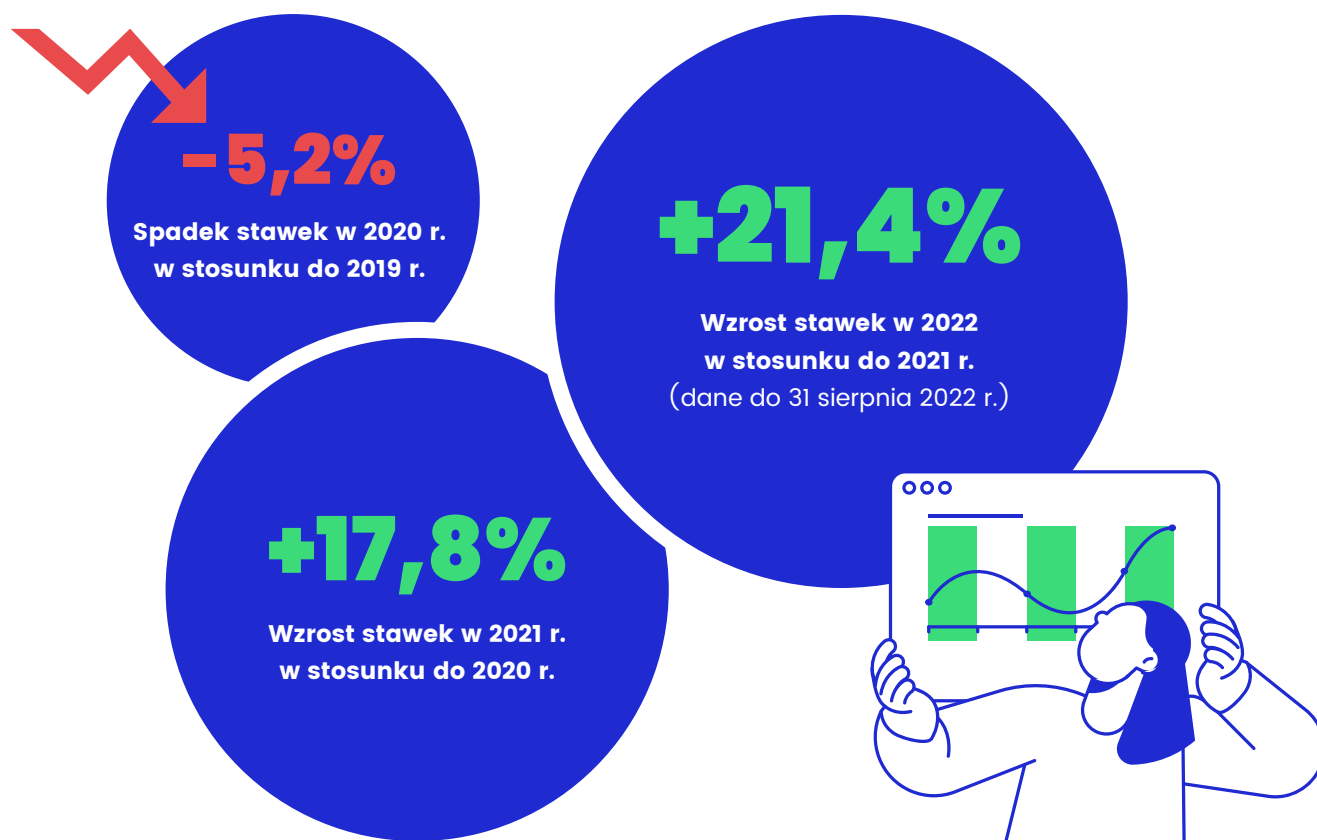
Jak zmieniały się stawki w Niemczech

ŚREDNIA STAWEK W KOLEJNYCH LATACH: 2019 2020 2021 2022

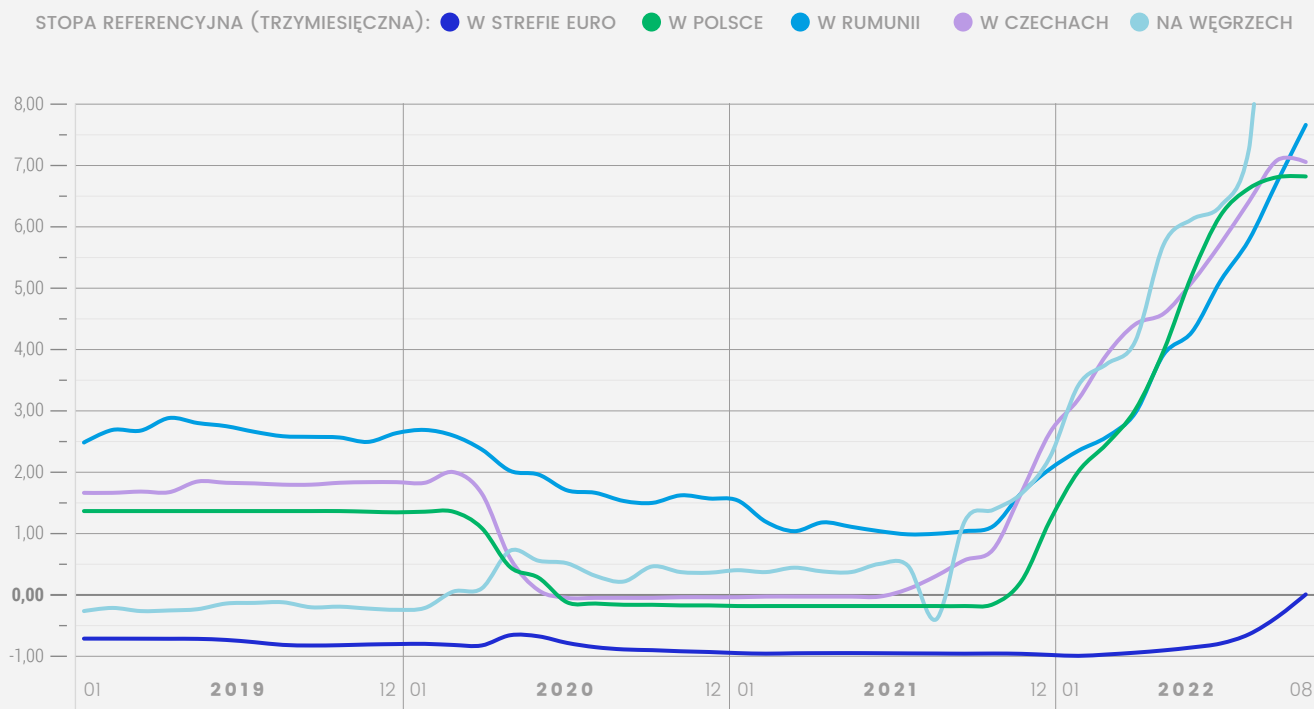
(styczeń 2019 - wrzesień 2022)



Źródło: opracowanie własne



Europa podnosi stopy



Źródło: opracowanie własne

Wskaźniki trzymiesięcznej referencyjnej stopy procentowej są ważnym wskaźnikiem dla gospodarki i szybko przekładają się na koszty funkcjonowania łańcucha dostaw. Strefa euro jawi się tutaj – mimo wszystkich perturbacji społecznych, gospodarczych i politycznych – jako oaza stabilności. Do połowy 2022 r. stopy procentowe utrzymywały się na ujemnym poziomie; dopiero w lipcu br. główna stopa procentowa Europejskiego Banku Centralnego została podniesiona do 0,5%, a na początku września do 1,25%. Wśród ekonomistów te podwyżki budzą duży niepokój, ale w porównaniu chociażby do Węgier (13%), czy ważnej dla transportu międzynarodowego Polski (blisko 7%) to olbrzymia przepaść.

Wyższe stopy procentowe przekładają się na większe koszty obsługi łańcucha dostaw. Wzrastają koszty obsługi floty samochodowej, bo poprzez rosnące stopy procentowe rosną koszty obsługi kredytowanych lub leasingowanych ciężarówek. Może to skutkować np. przedłużaniem obsługi leasingowej zestawów ciężarowych (ciągników i naczep), bo przewoźników nie będzie stać na nowe pojazdy.

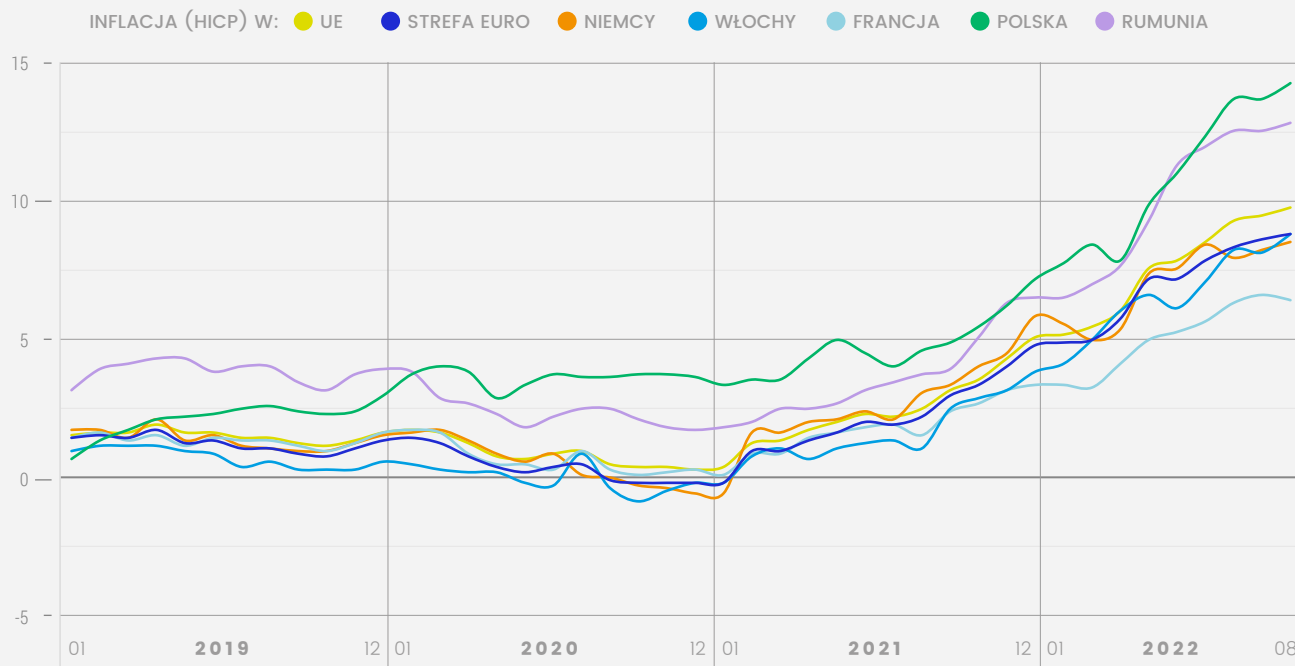
Coraz wyższe koszty finansowania ciężarówek (obsługa finansowa i eksploatacja) będą się przekładały na koszty frachtów.

Najbardziej ta sytuacja może dotknąć aktywne rynki transportowe spoza strefy euro: Polskę, Rumunię, Czechy i kraje nadbałtyckie. Chwilowo słabość walut lokalnych wobec euro pozwala tym krajom odrobić straty wynikające z rosnących kosztów utrzymania floty (rozliczenia za frachty prowadzone są w euro).

6,75%

– wysokość stopy referencyjnej w Polsce, największym przewoźniku w UE (dane z początku września 2022). **To najwyższy poziom od 20 lat.**

W strefie euro (trochę) spokojniej



Źródło: opracowanie własne

Jak wynika z analizy danych, kraje – członkowie strefy euro odnotowują u siebie niższą inflację, niż kraje spoza tej strefy. Choć np. inflacja w największej europejskiej potęgce gospodarczej, czyli w Niemczech cały czas rośnie. Poziom inflacji za wrzesień br. okazał się najwyższy od 70 lat. Inflacja (HICP) wg ujednoliconego koszyka Eurostatu wyniosła 10,9%, a inflacja (CPI) urosła do 10% (nie widać tego na wykresie, który obejmuje okres do końca sierpnia br.).

Co ważne, Polska, która jest ważnym graczem na mapie transportu drogowego, odnotowuje inflację znacznie powyżej średniej w Unii Europejskiej. W sierpniu br. inflacja w Polsce wynosiła 14,8%, podczas gdy w Unii Europejskiej 10,1%, a w strefie euro 9,1%. Wydaje się, że im wyższa inflacja, tym większa presja na podniesienie cen frachtu oraz na wzrost wynagrodzeń dla kierowców (i to zarówno na trasach krajowych, jak i międzynarodowych).

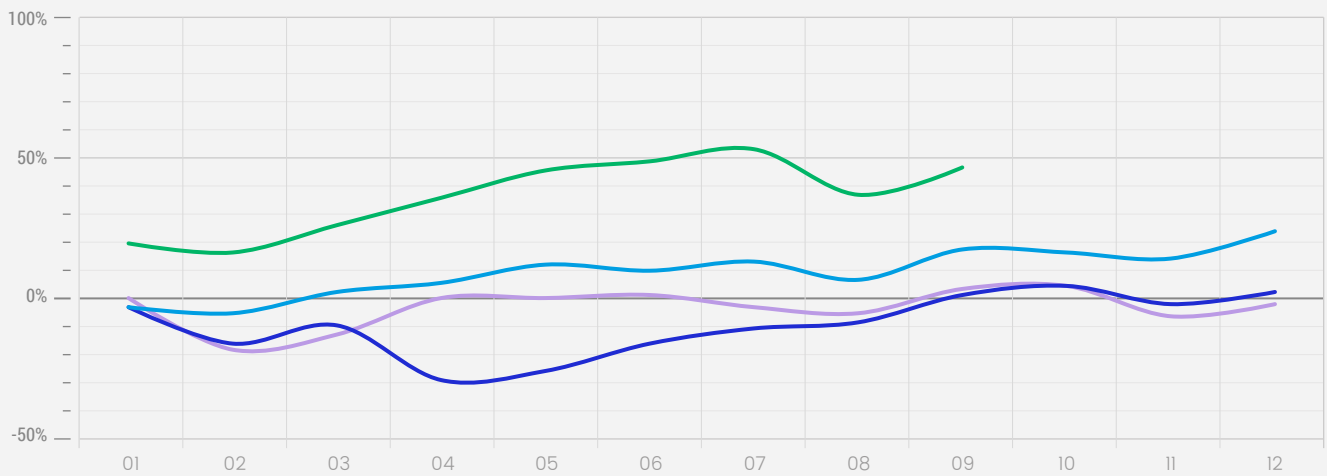
Chwilowym ratunkiem dla przewoźników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej spoza strefy euro jest osłabienie walut krajowych względem euro. W dłuższej perspektywie nie jest to jednak czynnik korzystny,

gdyż słabość lokalnych walut odbija się na cenach zakupu nowych ciężarówek (koszty produkcji i tak rosną, ale poza strefą euro przewoźnicy płacą również za wysokie notowania euro względem krajowej waluty).

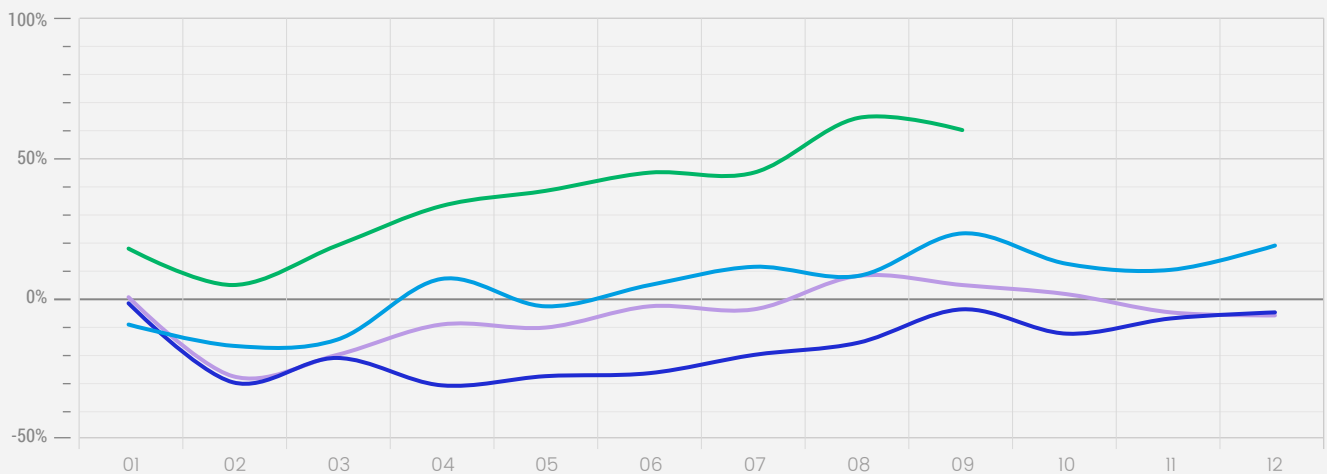


Przewoźnicy odpływają z zachodniej Europy?

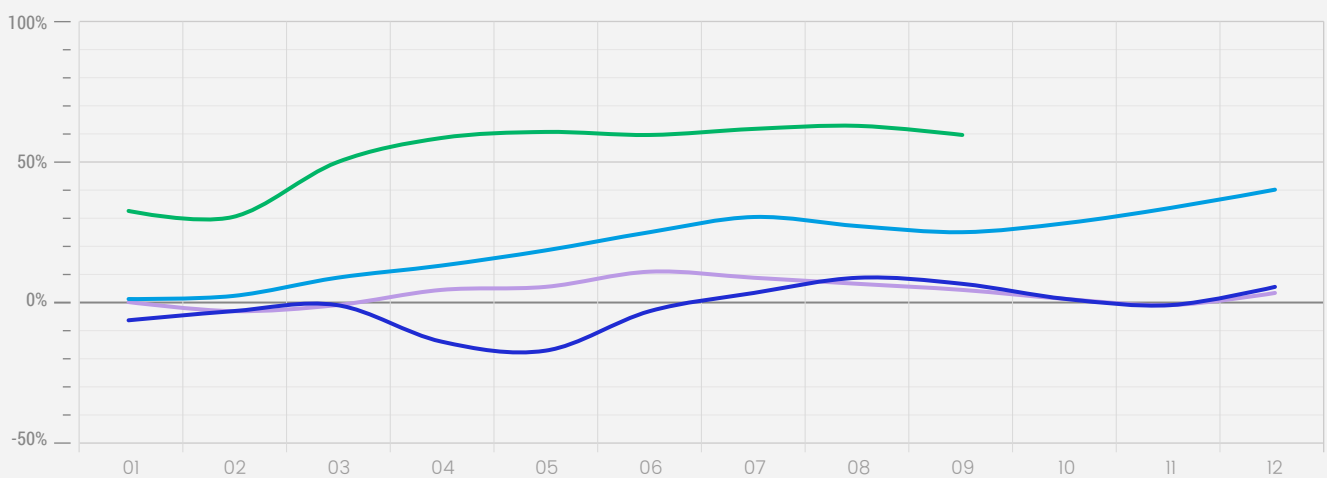
STAWKI FRACHTU W NIEMCZACH W KOLEJNYCH LATACH: 2019 2020 2021 2022



STAWKI FRACHTU WE FRANCJI W KOLEJNYCH LATACH: 2019 2020 2021 2022



STAWKI FRACHTU W POLSCE W KOLEJNYCH LATACH: 2019 2020 2021 2022



Źródło: opracowanie własne

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 partnerów
lub 32 000 przewoźników
i spedytorów
z sieci Trans.eu**

SPRAWDŹ

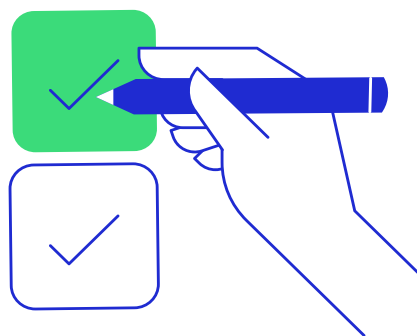
CARGO ON
SIMPLE TENDERS

Wyraźnie widać, że stawki w poszczególnych krajach systematycznie rosły, a największe odbicie odnotowano w 2022 r. Wpływ na taki wzrost mają przede wszystkim 3 czynniki.

- Rosnąca już od 2021 inflacja, która przyspieszyła w wyniku wojny w Ukrainie i stale rośnie w całej Unii Europejskiej, ale najszybciej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Inflacja rośnie także w wyniku wzrostu cen surowców, ciągle wysokiego poziomu konsumpcji podsycanego jeszcze publicznym wsparciem po pandemii.
- Rosnące ceny paliw, co widać wyraźnie od drugiego kwartału 2020 r.
- Wojna w Ukrainie, która przyczyniła się (od marca br.) do skokowego wzrostu cen surowców energetycznych oraz dalszego wzrostu inflacji.

Co ciekawe, od sierpnia br. daje się zauważyć spadek cen frachtu w Niemczech spowodowany mniejszym zapotrzebowaniem na capacity. Wiele wskazuje na to, że to raczej zapowiedź recesji niż sezonowy spadek cen – trzeba jednak poczekać z ostatecznym werdyktem do końca następnego kwartału. Dla odmiany na rynku francuskim daje się zaobserwować dalszy wzrost stawek, co może być spowodowane odpływem przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, a więc załamaniem podaży i wzrostem zapotrzebowania na capacity. Na rynku polskim obserwowana jest stabilizacja, choć wobec niepewności na rynku paliw oraz rosnącej krajowej inflacji należałoby ją raczej nazwać „małą stabilizacją”.

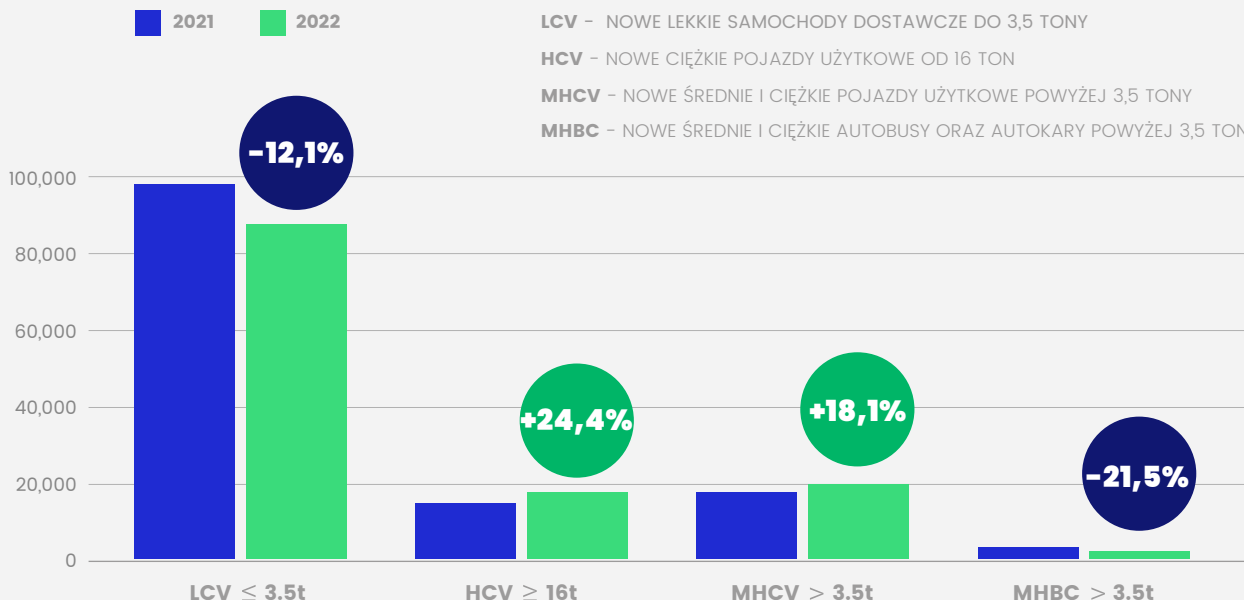
... **Na rynku francuskim daje się zaobserwować dalszy wzrost stawek, co może być spowodowane odpływem przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej.**



Niestabilny rynek sprzedaży ciężarówek

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH W UNII EUROPEJSKIEJ W 2022 R.

(dane za sierpień 2022 r. liczone rok do roku - ACEA)



Źródło: ACEA

W Europie regularnie spada ilość nowych samochodów użytkowych, choć na ujemne wyniki sprzedaży ma wpływ przede wszystkim wyraźny spadek zarejestrowanych pojazdów dostawczych (poniżej 3,5 t). Ogólny wolumen zarejestrowanych pojazdów spadł w porównaniu do ubiegłego roku o 8%, a w segmencie pojazdów dostawczych aż o 12,1%. Ale w pozostałych segmentach sprzedaży ciężarówek wyniki wyglądają już bardziej zachęcająco.

W segmencie ciężkich pojazdów użytkowych od 16 ton słupki wzrostu poszybowały aż do 24,4%. Wzrosty odnotowały wszystkie europejskie rynki przewozowe, choć najwięcej ciężarówek przybyło na rynkach Europy Środkowej. Największe rynki przewozowe odnotowały jednak różne wyniki. Europejska lokomotywa gospodarcza, czyli Niemcy, odnotowały nawet w ostatnich ośmiu miesiącach spadek zarejestrowanych ciężkich ciężarówek (-1,8%), co może być jeszcze jedną zapowiedzią zbliżającej się recesji. Na drugim biegunie znajduje się jednak bardzo dynamiczny rynek hiszpański, który odnotował od początku br. wzrost rejestracji o 9,9%.

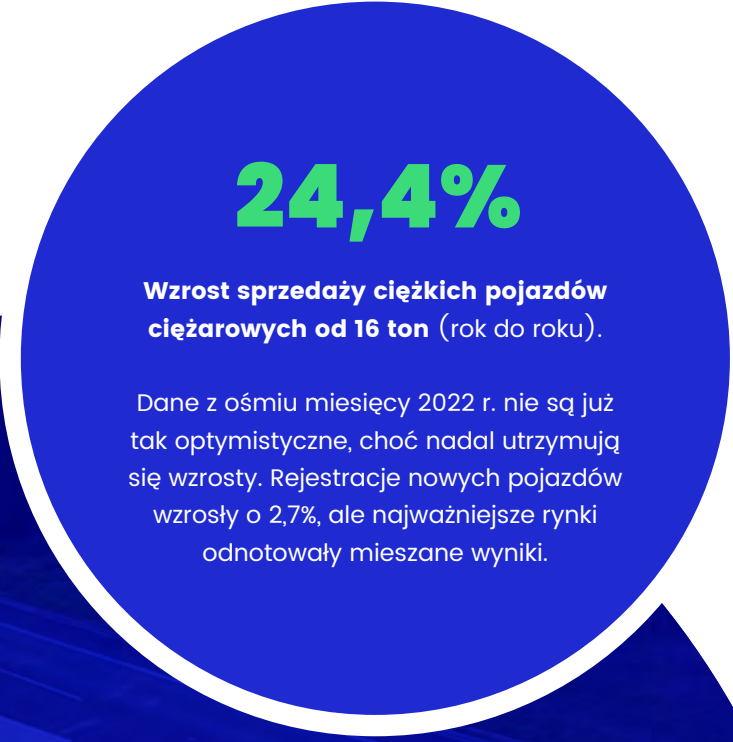
... **Zdaniem ACEA przyczyną spadku sprzedaży samochodów użytkowych jest przede wszystkim osłabienie łańcuchów dostaw.**

Optymistycznie wyglądają także wyniki dotyczące rejestracji średnich i ciężkich pojazdów użytkowych (MHCV). Po stagnacji w lipcu, sierpniowe wyniki w tym segmencie okazały się mocno poszybować w górę (18,1%), na co wpływ miały przede wszystkim wyniki głównych europejskich rynków transportowych: głównie Polski (wzrost o 35,4%), Hiszpanii (27,4%), Włoch (17,6%), Francji (8%) oraz Niemiec (4,4%). Biorąc pod uwagę tylko ostatnich 8 miesięcy br. wyniki w tym segmencie wypadają już nieco gorzej. Analizując najważniejsze rynki Europy Zachodniej, wyraźny wzrost odnotowała tylko Hiszpania (8,8%), na pozostałych odnotowano spadki: w Niemczech -6,1%, we Francji -1,8%, a we Włoszech -1,6%.

Sygnaly płynące z rynku automotive wydają się sprzeczne. Zdaniem Europejskiego Stowarzysze-

nia Producentów Samochodów (ACEA) przyczyna ogólnego spadku rejestracji (sprzedaży) samochodów użytkowych leży przede wszystkim w osłabieniu łańcuchów dostaw. Brak stabilnych dostaw półprzewodników z Tajwanu, Chin i Korei Południowej i wstrzymanie produkcji wiązek elektrycznych w Ukrainie – to najważniejsze czynniki po stronie łańcuchów dostaw, które ograniczają tempo produkcji. Ale na obecną sytuację wpływają także czynniki czy-

sto ekonomiczne: np. skokowy wzrost kosztów produkcji pojazdów w wyniku rosnącej inflacji i wysokich cen energii oraz spadek siły nabywczej mniejszych i średnich przewoźników w wyniku zwiększenia kosztów finansowania floty. W przypadku samochodów dostawczych swoją cegiełkę dołożył jeszcze Pakiet Mobilności, który poprzez wiele nowych obostrzeń przyczynił się do spadku zainteresowania zakupem nowych aut.



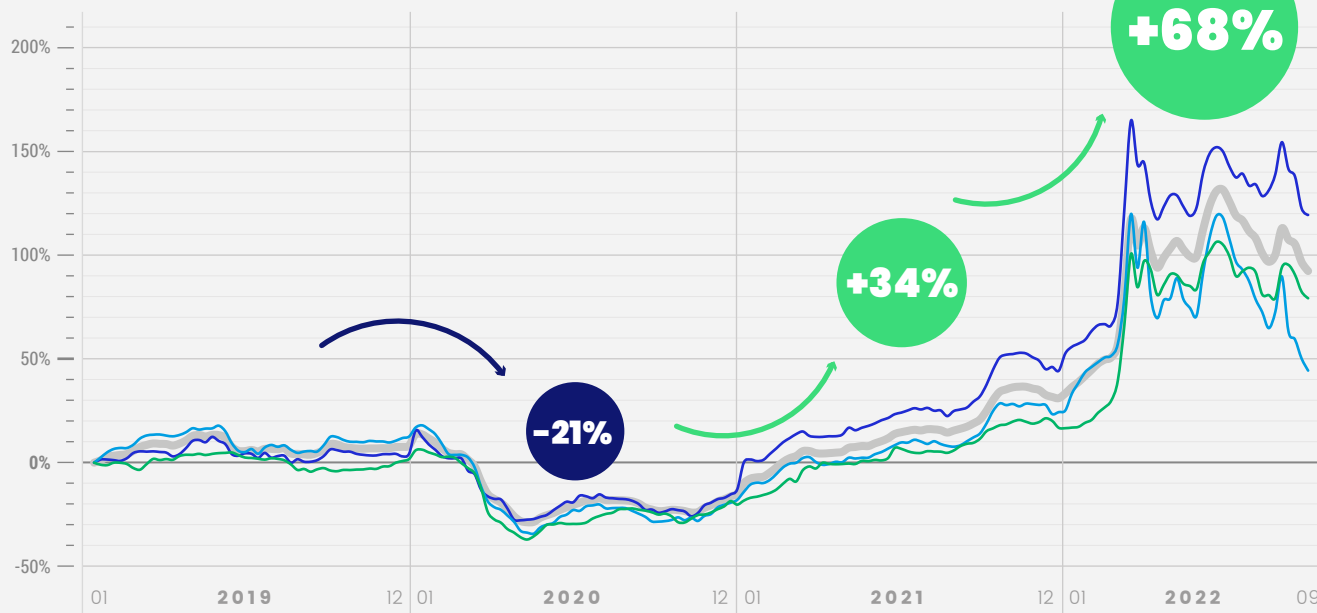
24,4%

Wzrost sprzedaży ciężkich pojazdów ciężarowych od 16 ton (rok do roku).

Dane z ośmiu miesięcy 2022 r. nie są już tak optymistyczne, choć nadal utrzymują się wzrosty. Rejestracje nowych pojazdów wzrosły o 2,7%, ale najważniejsze rynki odnotowały mieszane wyniki.

Tańsze paliwo podnosi konkurencyjność

ZMIANA CEN DIESLA W: ● POLSCE ● NIEMCZECH ● FRANCJI ● ŚREDNIA DLA CAŁEJ UE
(ceny nie uwzględniają VAT, dane obejmują styczeń 2019 - sierpień 2022)



Źródło: opracowanie własne

Na wykresie widać wyraźnie spadek cen paliw wywołany epidemią Covid-19. Trend spadkowy trwał od wybuchu pandemii do listopada 2020 r. W czwartym kwartale zaczęły rosnąć ceny na światowych giełdach, a wraz z nimi ceny paliw. Trend wzrostowy trwa cały czas, a skokowo podniósł się po wybuchu wojny w Ukrainie i rosyjskiej agresji (latem br. średnia cena diesla w Europie nieznacznie spadła i jest o 68% wyższa niż średnio w całym 2021 r., a porównując sierpień 2022 do stycznia 2019 cena jest wyższa o 103%).

Dynamika wzrostu cen diesla w Niemczech była w omawianym okresie wyższa niż we Francji i w Polsce, co przekłada się także na dynamikę wzrostu stawek frachtowych. Przewoźnicy z Polski tankują na krajowych stacjach i dzięki temu są bardziej konkurencyjni na międzynarodowych trasach, szczególnie w krajach, w których paliwo jest droższe.

Trudno przewidzieć dalsze ruchy cenowe, bo wiele zależy od sytuacji w Ukrainie i zachowania Rosji. Tymczasem kraje G7 i Unia Europejska wprowadzają

zakaz transportu rosyjskiej ropy drogą morską, który zacznie obowiązywać 5 grudnia 2022 r. Z kolei państwa OPEC zdecydowały w październiku br. o ograniczeniu wydobycia, co ma wymusić kolejną podwyżkę na światowych giełdach. Z pewnością ta decyzja odbije się na cenach paliw (ekspertzy szacują, że diesel może podrożeć 30-40 eurocentów za 1 litr). W odpowiedzi rząd amerykański zdecydował o uwolnieniu części swoich rezerw energetycznych.

- 103% - wzrost cen diesla w Europie od stycznia 2019 r. do końca sierpnia 2022 r. Kolejnym przełomowym momentem może być 5 grudnia 2022 r., kiedy wejdzie w życie zakaz transportu rosyjskiej ropy drogą morską.



02

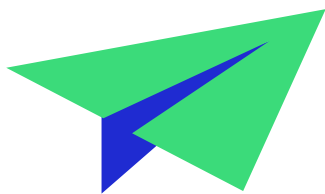


Trendy

Idea green supply chain nie polega tylko na ratowaniu planety, ale także na zarabianiu.

Być może taka perspektywa szybciej zachęci firmy do systemowych zmian.





Green logistics: łańcuchy dostaw czeka rewolucja

Dziś cały świat mówi o konieczności zrównoważonego rozwoju, którego istotnym elementem jest tzw. green supply chain albo szerzej – green logistics. Wygląda na to, że polityka zrównoważonego rozwoju przestaje być wreszcie zręcznym korporacyjnym hasłem, ale będzie prawnym wymogiem dla całej Unii Europejskiej, a także współpracujących z nią gospodarek. Tylko czy producenci, operatorzy logistyczni i przewoźnicy zdają sobie sprawę ze skali nadchodzących zmian? Bo że nadchodzi „zielona” rewolucja nie mają wątpliwości ani ekonomiści, ani specjaliści od klimatu, ani przeciętni, zdroworozsądkowi konsumenci.

Generalnie cała filozofia green logistics nie sprowadza się tylko do zmniejszenia szkodliwego wpływu na środowisko, a szczególnie ograniczenia emisji dwutlenku węgla – choć to cele nadrzędne – ale polega także na osiągnięciu celów biznesowych. Chodzi o to, aby obniżyć koszty procesów logistycznych, zwiększyć zyski, a jednocześnie przestrzegać zasad zrównoważonego rozwoju. Moment na rewolucyjną zmianę wydaje się może nieszczęśliwy – pandemia i wojna w Ukrainie zerwała albo osłabiła dotychczasowe łańcuchy dostaw – ale paradoksalnie to właśnie te wydarzenia uświadomiły Europie konieczność prawdziwych, a nie pozorowanych zmian.

Zasady ESG wpłyną na transport

A jak to wygląda, a raczej będzie wyglądało – w konkretnych działaniach? Zwraca na to uwagę **Maximilian Birle**, menedżer odpowiedzialny za sprzedaż i serwis w grupie KRONE. Ten niemiecki holding jest największym w Europie i czołowym na świecie dostawcą naczep kurtynowych, skrzyniowych, nadwozi wymiennych i chłodni. Zdaniem Birle kluczem do systemowej zmiany jest powszechne wprowadzenie w życie zasad ESG (Environmental, Social and Corporate Governance), co zresztą rozpoczęła

już przed kilkoma miesiącami Komisja Europejska. – Niebawem banki przy udzielaniu kredytów wezmą pod uwagę nie tylko kryteria ekonomiczne, ale także przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju. Nowe kryteria wpłyną także na podwyższenie standardów w sektorze transportu – przekonuje.

Komisja Prawna Parlamentu Europejskiego uzgodniła już nowe zasady tzw. sprawozdawczości niefinansowej dla dużych firm, które zatrudniają powyżej 250 osób i obrotach co najmniej 40 milionów euro. Od 2024 r. będą one musiały ujawniać w sprawozdaniach wszystkie ryzyka i szanse w obszarze środowiska, sprawach społecznych i ładzie korporacyjnym (czyli spełniać zasady ESG, o których wspominał menedżer Birle). 4 lata później zmiany mają objąć większość przedsiębiorców, także tych, którzy dostarczają cokolwiek na unijne rynki. Jednym z filarów koncepcji ESG jest zatrzymanie postępującej degradacji środowiska naturalnego.

Elektryczne ciężarówki budzą wątpliwości

Ale część firm – nie czekając na sankcje unijne czy krajowe – zaczęła już z własnej inicjatywy wpisywać się w trend zrównoważonego rozwoju. Wspomniany wcześniej KRONE pracuje np. nad projektem przyczepy, która z jednej strony uzyska lepszą aerodynamikę, a z drugiej – własny napęd elektryczny z podłączonym akumulatorem. Dzięki temu cały zestaw zmniejszy o 40–60% emisję dwutlenku węgla. Także wszyscy liczący się producenci ciężarówek montują



Dobrą alternatywą jest kolej



Uważam, że realną alternatywą dla masowego transportu lądowego jest obecnie kolej. Należy także kolej wąskotorową bardziej zaangażować do lokalnych przewozów. To dzięki połączeniom kolejowym transportujemy większość naszych produktów. Jako firma, która wdraża i poszukuje rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji szkodliwych gazów, zawsze będziemy wspierać rozwój kolei.

Arūnas Strazdas

dyrektor ds. logistyki i infrastruktury
w litewskiej spółce Linas Agro*

*Spółka jest największym dostawcą produktów rolnych na Litwie i zajmuje szóstą pozycję wśród największych litewskich przedsiębiorstw. Specjalizuje się w handlu hurtowym i detalicznym.



już ciągniki z elektrycznym napędem, choć w dużych flotach to ciągle wyjątki, bo jeszcze do niedawna obowiązywała doktryna, że napęd ekologiczny to ten z napędem LPG.

Z drugiej strony – mimo obowiązujących trendów – prezesi spółek i menedżerowie odpowiedzialni za łańcuchy dostaw ciągle jeszcze sceptycznie podchodzą do proponowanych przez Komisję Europejską zmian. (Właściwie to już nie propozycje: unijny pakiet Fit for 55 przewiduje, że za 8 lat w samochodach dostawczych i ciężarowych emisja gazów cieplarnianych zmniejszy się o 55%, a w roku 2050 kraje unijne osiągną neutralność klimatyczną).

– Ekologicznym rozwiązaniom dla transportu ciężkiego daleko jeszcze do zastosowania w praktyce. Elektryczne ciężarówki znajdują się wciąż w fazie testów, podczas gdy prawdziwa alternatywa, czyli ciężarówki zasilane gazem stały się nieopłacalne wskutek gigantycznych podwyżek cen gazu – tłumaczy **Arūnas Strazdas**, dyrektor ds. logistyki i infrastruktury w spółce Linas Agro, największym dostawcy produktów rolnych na Litwie.

I trudno się z nim nie zgodzić. Szybkie przejście na alternatywne źródła zasilania (baterie i wodór) zrodzi dla wszystkich europejskich gospodarek – nie tylko tych „na dorobku” – olbrzymie wyzwania infrastrukturalne i finansowe. Ot, chociażby kwestia postawienia na europejskich miejscach postojowych tysięcy ładowarek. Przecież muszą one szybko (1-2 godziny) naładować baterie w napędzie ciągnika siodłowego, aby zrobić miejsce następnym kierowcom i nie tracić czasu na zbędny postój. Wydaje się jednak, że droga zmian została już wytyczona i Komisja Europejska nie wycofa się przed energetyczną rewolucją.

Na początek ostatnia mila

Tym bardziej, że liczby drastycznie biją po oczach. Wg danych Rady UE transport – w tym transport drogowy – generuje blisko 25% emisji gazów cieplarnianych na naszym kontynencie. A wolumen przewożonych ładunków ciągle wzrasta: szacuje się, że do 2050 r. wartość ta podniesie się nawet trzykrotnie, a w stu największych miastach świata szkodliwa emisja generowana tylko przez samochody dostawcze wzrośnie o ponad 30%. Szczególnym wyzwaniem



wyduje się więc tzw. logistyka ostatniej mili (z magazynu do klienta), która wobec skokowego zainteresowania handlem e-commerce generuje nie tylko największe koszty, ale również lwią część emisji gazów cieplarnianych.

Doskonale zdaje sobie z tego sprawę np. międzynarodowy operator logistyczny No Limit, który właśnie na etapie ostatniej mili wprowadza najważniejsze zmiany prowadzące do mniejszej emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych dla środowiska związków.

– Najpierw trzeba się zastanowić, który odcinek łańcucha dostaw ma być zeroemisyjny, przecież nie da się wprowadzić wszystkich zmian od razu. My postawiliśmy na koncepcję smart city – mówi **Maciej Rybak**, dyrektor sprzedaży i relacji z klientami w No Limit (fragment dyskusji na temat zielonej logistyki na konferencji dziennika Rzeczpospolita w Warszawie).

Spółka już od 2015 r. inwestuje w ekologiczne środki transportu i realizuje niskoemisyjne dostawy dla klientów IKEA. W pierwszym półroczu 2022 r. zrealizowała przykładowo 35% dostaw home delivery samochodami elektrycznymi w Warszawie, a 15% w Poznaniu. Zarząd spółki nie ukrywa, że inspiracją dla kolejnych zmian stała się współpraca ze szwedzkim partnerem.



2030 r.

Unijny pakiet Fit for 55 przewiduje, że za 8 lat w samochodach dostawczych i ciężarowych emisja gazów cieplarnianych zmniejszy się o 55%.

Green logistics w magazynach

Zachęcająco postępują także zmiany w sektorze magazynowym, który jest przecież sercem łańcucha dostaw. Znamienny jest np. fakt, że w zachodniej Europie coraz trudniej jest otrzymać zgodę na budowę magazynu, który nie spełnia wymogów zrównoważonego rozwoju i zasad green logistics. – Chcemy, aby każdy nowy magazyn spełniał wymogi proekologiczne, choć jest to o tyle trudne, że deweloperzy chcą ciągle budować jak najtaniej. Niedawno kupiliśmy stare magazyny w Austrii, które chcemy przebudować na niskoemisyjne – zdradza **Ewald Raben**, prezes zarządu Grupy Raben na IV Spotkaniu Liderów Branży TSL.

Grupa Raben nie jest odosobniona w takiej polityce: w Europie już blisko jedna trzecia magazynów uzyskała tzw. certyfikację wielokryterialną, która uwzględnia zasady zrównoważonego rozwoju. Presja rynku i coraz ostrzejsze przepisy ochrony środowiska powodują, że potencjalni najemcy nie chcą wynajmować powierzchni, która nie uzyskała np. certyfikatów BREEAM czy LEED. – Potrzebę zielonych rozwiązań komunikują już sami najemcy czy instytucje finansowe – potwierdza **Patrycja Rubik**, CEO w spółce Wareh.com zajmującej się wynajmem magazynów. – Do inwestycji w ekologiczne obiekty przemysłowe

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.

ZOBACZ JAK TO DZIAŁA



we skłaniają także unijne przepisy. Wyzwaniami są redukcja śladu węglowego, ograniczenie zużycia energii elektrycznej, oszczędne używanie wody czy racjonalne gospodarowanie zasobami – dodaje.

Na czym właściwie polegają rozwiązania z zakresu green logistics w przypadku wielkopowierzchniowych magazynów? Najczęściej na montażu paneli fotowoltaicznych i pomp ciepła, efektywnym zużyciu wody, przemyślanym zarządzaniu zapasami, ale także optymalizacji procesu kompletowania zamówień oraz jak największej automatyzacji procesów magazynowych. W szerszym kontekście – także na umiejscowieniu magazynów blisko odbiorców końcowych, aby skrócić transport towarów, a więc zmniejszyć szkodliwy wpływ transportu na środowisko naturalne. Tych działań – mniej lub bardziej złożonych – może być zresztą o wiele więcej.

Gaszenie pożaru wiadrem

Przynajmniej część wymienionych działań nie jest jednak możliwa bez zaawansowanego procesu cyfryzacji łańcucha dostaw. A z tym w Europie ciągle bywa różnie, szczególnie na etapie planowania dostaw i transportu. Wg danych Eurostatu, około 70% europejskich dużych firm korzysta np. z rozwiązań w chmurze, ale poziom digitalizacji w małych i średnich przedsiębiorstwach to już tylko 40%. Mimo że po kolejnych falach pandemii coraz większy odsetek producentów, dystrybutorów i przewoźników deklarował wdrożenie procesów technologicznych – w praktyce często na deklaracjach się kończyło.

Mechanizm ten wyjaśnia **Paweł Ziaja**, Head of Product w CargoON, organizacji, która zajmuje się wdrażaniem cyfrowych rozwiązań dla logistyki. – Producenci często tłumaczą, że nie mają czasu na wdrażanie nowych rozwiązań, bo są zbyt zajęci gaszeniem bieżących pożarów. Faktycznie, menedżerom logistyki nie brakuje wyzwań: problemy z dostępnością pojazdów, wydłużenie czasu transportu, brak kierowców, itd. – mówi.

Jak przekonuje dalej Ziaja, takie myślenie prowadzi jednak donikąd: przywołanie porównania do pożaru jest tutaj jak najbardziej na miejscu. – Rezygnacja z nowych rozwiązań oznacza próbę gaszenia wielkiego ognia małym wiadrem. Im większy pożar, tym

szybciej trzeba więc z tym wiadrem biegać. A przecież można zainwestować w automatyczne spryskiwacze, czyli usprawnić procesy logistyczne w firmie. Chociażby po to, aby szybciej reagować na kryzysowe sytuacje – dodaje Paweł Ziaja.

To się opłaca

O tym, że digitalizacja procesów logistycznych wpływa na wyższą efektywność łańcucha dostaw, umożliwia realizację polityki zrównoważonego rozwoju, a jednocześnie pozwala zarobić, jest także przekona-

ny menedżer **Maximilian Birle** z KRONE. – Jeśli wysyłamy naczepę z Berlina do Amsterdamu i jest ona wykorzystana tylko w siedemdziesięciu procentach, a dzięki digitalizacji możemy doładować jeszcze po drodze 4 palety, to zarabiamy dodatkowo 400 euro. A wszystko dzięki cyfrowemu oprogramowaniu, które monitoruje wykorzystanie przestrzeni ładunkowej – tłumaczy Birle.

Bo green logistics nie oznacza tylko kosztownych inwestycji, aby ratować planetę, ale przekłada się w praktyce także na konkretne efekty finansowe. Albo już teraz, albo w perspektywie kilku najbliższych lat.

Mniejsza emisja w ciężarówkach i magazynach

Priorytetem jest dla nas ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w całym łańcuchu dostaw. Przystąpiliśmy do inicjatywy SBTi, a zatwierdzone cele zakładają przede wszystkim ograniczenie emisji bezpośrednich oraz związanych z zakupem energii o 38,7% w stosunku do poziomu z 2020 roku. Systematycznie pracujemy także nad obniżeniem intensywności emisji w transporcie poprzez poprawę efektywności załadunkowej, lepsze planowanie tras i wymianę floty. W tym roku mieliśmy również okazję zainicjować projekt polegający na wykorzystaniu pierwszego samochodu ciężarowego z napędem elektrycznym. Pracujemy również nad obniżeniem śladu węglowego pochodzącego z użytkowania budynków. Jednym z projektów realizowanych w tym obszarze jest budowa pierwszego, prawie zeroemisyjnego magazynu w naszym oddziale w Holandii.

Piotr Lachowicz

Group Sustainability Expert w Grupie Raben



03

Podsumowania i prognozy

Wysokie ceny energii oraz inflacja
dławia europejskie gospodarki.

Zmniejsza się popyt, a wraz z nim
zapotrzebowanie na dostawy.
Ale łańcuchy dostaw wyjdą
z tej sytuacji wzmocnione.



Idzie ochłodzenie.

Dla gospodarek i łańcuchów dostaw



Spowolnienie gospodarcze albo mówiąc bardziej dosadnie – nadciągający kryzys gospodarczy w Europie – to coś, co wybrzmiewa coraz mocniej w wypowiedziach ekspertów i co dostrzegają menedżerowie zarządzający łańcuchem dostaw. I dziś trudno jeszcze powiedzieć, w jaki sposób wpłynie to na stawki przewozowe i dostępność przestrzeni ładunkowej. W każdym razie w najbliższych miesiącach rynek transportowo-logistyczny nie dostrzega wydarzeń, które mogłyby w drastyczny sposób zmniejszyć zapotrzebowanie na capacity. Ale zapotrzebowanie na przewozy z pewnością ulegnie niebawem zmniejszeniu.

Mimo wyraźnego ograniczenia produkcji na rynkach europejskich zapotrzebowanie na przestrzeń ładunkową nie maleje. Symptomatyczny przykład przytacza **Guido Kuckartz**, doświadczony menedżer logistyki z Berlina, obecnie dyrektor odpowiedzialny za rozwój rynków DACH w spółce technologicznej CargoON. – Wiosną br. nastąpiło silne załamanie podaży przestrzeni ładunkowej na trasie z Włoch do Niemiec. Stało się tak po wybuchu wojny w Ukrainie, która spowodowała gwałtowny wzrost kosztów energii, co uderzyło w wiele ważnych sektorów włoskiej gospodarki. Szczególnie w przemysł stalowy, który uzależniony był od ukraińskich dostaw. Wydawałoby się, że spadnie zapotrzebowanie na capacity, a stało się wręcz odwrotnie. Stosunek zapotrzebowania na fracht do podaży przestrzeni ładunkowej osiągnął nawet proporcję 75% do 25%. Najwidoczniej w wielu sektorach nastąpił wzrost dostaw do Niemiec, co zasypało powstałą lukę – komentuje Kuckartz.

Mniejsza konsumpcja, mniej przewozów

Wydaje się więc, że spowolnienie, a potem spodziewany kryzys nie będzie się objawiał gwałtownym spadkiem zapotrzebowania na capacity wszędzie i w takim samym stopniu, a raczej lokalnymi spadkami

mi na konkretnych trasach, w konkretnych sektorach gospodarki. Ale że kryzys obniży zapotrzebowanie na przewozy, nikt nie ma raczej wątpliwości. Pytanie tylko brzmi, kiedy ten proces rozpocznie się w sposób odczuwalny.

Jak zmienią się łańcuchy dostaw?



- Duże firmy starają się **zmieniać funkcjonowanie sieci zaopatrzenia**, aby zapobiegać nieustannym wstrząsom w płynności dostaw.
- Coraz częściej **rezygnują z długodystansowych transportów** na rzecz lokalnego, krajowego zaopatrzenia.
- Przemysł motoryzacyjny (Stellantis, Peugeot, Citroen, Opel, Fiat i inni) przestawia zakłady produkcyjne w poszczególnych krajach na **lokalnych dostawców**.
- Wyższe koszty dostaw są re-kompensowane **skróceniem szlaków transportowych** oraz mniejszą ilością zakłóceń w pracy całego łańcucha.

Spadnie zapotrzebowanie na przewozy

Hiszpańskie przedsiębiorstwa transportowe przechodzą obecnie jeden z najbardziej burzliwych okresów we współczesnej historii. Rosną koszty energii i inflacja, jednocześnie przyspieszają procesy digitalizacji oraz transformacji energetycznej. Łańcuchy dostaw nie radzą sobie z ciągle wysokim popytem, bo brakuje surowców i komponentów do produkcji. W tych warunkach potrzeby przewozowe mocno przewyższają podaż powierzchni ładunkowej. Ale ten trend wkrótce się skończy wobec spodziewanego spadku konsumpcji i aktywności przemysłowej.

Ramón Valdivia

wiceprezes Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)



Co do wspomnianego trendu nie ma wątpliwości **Ramón Valdivia**, wiceprezes Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) z siedzibą w Madrycie. A Hiszpania należy przecież do najdynamiczniej rozwijającego się rynku przewozowego w Europie. – Ta dynamika może jednak zwolnić w najbliższych miesiącach, przynajmniej w niektórych podsektorach transportu i logistyki. Wszystko bowiem wskazuje na to, że znacząco zmniejszy się popyt gospodarstw domowych, spadnie produkcja przemysłowa i zdolność inwestycyjna przedsiębiorstw. A przecież mniejsza aktywność przemysłu

i niższe obroty handlowe przekładają się na zmniejszenie popytu na transport – mówi wiceprezes ASTIC. A jego prognozę potwierdza **Nuria Lacaci**, sekretarz generalna Asociación de Cargadores de España (ACE), stowarzyszenia, które reprezentuje hiszpańskich załadowców i menedżerów logistyki. – Wojna w Europie, galopująca inflacja oraz kryzys surowcowy i energetyczny, już obecnie doprowadziły do spadku popytu na towary i usługi. Dalszy spadek konsumpcji dotknie wszystkie sektory gospodarki, także transport drogowy – przewiduje. Ale hiszpańscy producenci – podobnie jak menedżerowie logistyki w większości krajów europejskich – szukają już rozwiązań, które mają im zapewnić ciągłość dostaw. Przede wszystkim przenoszą centra produkcyjne bliżej miejsc dystrybucji i szukają dostawców bliżej siebie. Wszystko po to, aby zmniejszyć zależność od długodystansowego transportu drogowego, ale przede wszystkim dalekomorskiego.

Statkiem długo i drogo

Na ograniczenia w transporcie dalekomorskim – szczególnie z portów chińskich do Europy – zwraca uwagę **Przemysław Pięta**k, Supply Chain Advisory Director w CBRE. – Pomimo spadających kosztów frachtu, globalne łańcuchy dostaw wciąż pozostają zaburzone, zwłaszcza w zakresie dostaw z Chin do Europy.

... Według analiz Flexport, średni całkowity czas, który mija od odbioru towarów w Azji do rozładunku w porcie przeznaczenia wynosi obecnie około 95 dni.

Tymczasem jeszcze w 2019 r. było to prawie o miesiąc krócej – potwierdza.

Tymczasem najbogatsze gospodarki, jak choćby niemiecka, holenderska czy brytyjska w dużym stopniu bazują na dostawach drogą morską. Porty w Hamburgu, Rotterdamie czy w angielskim Felixstowe przyjmują dostawy rozwożone potem do producentów i dystrybutorów w poszczególnych krajach, a nawet na całym kontynencie.

Ale nie tylko czas dostaw jest w przypadku transportu morskiego problemem, ale także ciągle wysokie koszty frachtu, które nie wróciły do poziomu sprzed

Niepewność to norma



W całej Europie menedżerowie w firmach produkcyjnych i handlowych mówią to samo: niepewność jest nową rzeczywistością i pozostanie z nami jeszcze jakiś czas. Wojna w Ukrainie wywołała ogromną presję na wzrost cen energii. A przecież stanowią one w wielu branżach główny koszt, którego ograniczenie w krótkim czasie nie jest przecież łatwe. Planowanie popytu i podaży to dzisiaj ogromne wyzwanie dla zarządzających firmami. Rosnąca inflacja wpływa na decyzje zakupowe konsumentów, ale stwarza jednocześnie wiele wyzwań dla producentów, aby mądrze zaplanowali faktyczny popyt. Z drugiej strony niedobory komponentów do produkcji zakłócają możliwości produkcyjne. W dodatku niedobór kierowców i rosnące ceny paliw wywierają presję na podwyższanie stawek przewozowych. Co jednak pozytywne, pandemia przyspieszyła cyfryzację ekosystemu transportowego, ponieważ jest ona obecnie postrzegana jako warunek konieczny konkurencyjności i odporności łańcucha dostaw.



Antoine Bertrand

CEO w CargoON

pandemii. – Według indeksu XSI, jeszcze w lutym br. za kontener czterdziestostopowy z Azji do Europy trzeba było zapłacić ponad 14 tys. dolarów, podczas gdy obecnie jest to już poniżej ośmiu tysięcy. Nie oznacza to jednak, że rynek jest już wolny od zakłóceń, a ceny wróciły do normy. Pomimo niedawnych spadków, transport morski wciąż pozostaje kilkakrotnie droższy niż przed pandemią, gdy przewiezienie jednego kontenera drogą morską kosztowało zazwyczaj poniżej dwóch tysięcy dolarów – tłumaczy Przemysław Piętak z CBRE.

Ceny gazu zabijają przedsiębiorczość

Trudno nie zgodzić się z tezą, że globalne łańcuchy dostaw ciągle jeszcze nie wróciły do stanu sprzed pandemii. Wobec nowych wyzwań i trudności wy-

daje się, że logistyczne sieci dostaw – przeciążone pracą, gromadzeniem zapasów i bieżącym reagowaniem na sytuacje alarmowe – odpoczną dopiero w czasie spowolnienia, a potem recesji. A że ta ostatnia się nieuchronnie zbliża, wystarczy spojrzeć na sytuację gospodarczą w Niemczech, która rzuca przecież na kondycję gospodarczą większości państw europejskich. Niemiecki Związek Izb Przemysłowo-Handlowych (DIHK) alarmuje, że jedna trzecia przedsiębiorstw z powodu wysokich cen nośników energii przestała akumulować środki na inwestycje, aby móc reagować na bieżące zagrożenia.

– Gigantyczny wzrost cen gazu będzie miał spore konsekwencje dla niemieckiej gospodarki. Zresztą już ma. Na wschodzie kraju rośnie liczba małych i średnich firm, które wstrzymały z tego powodu produkcję. Chodzi np. o większe piekarnie czy producentów ceramiki, bo zużywają oni dużo energii w procesie pro-

NAJWAŻNIEJSZE WYZWANIA DLA SEKTORA TSL

wg **Guido Kuckartza**,
eksperta łańcucha dostaw,
menedżera w CargoON



Inflacja

Spowolnienie inwestycji w nowe pojazdy, przyczepy, systemy informatyczne.



Niedobór kierowców

Nieatrakcyjny dla młodych ludzi model pracy, brak możliwości rozwoju zawodowego.



Niedobór części w sektorze automotive

Brak podzespołów do samochodów nowych, ale także używanych.



Niski poziom wód w europejskich rzekach

Ograniczenie żeglugi śródlądowej, szczególnie w Niemczech, Holandii, Francji oraz Włoszech.



Niedobór przestrzeni ładunkowej

Brak kierowców, coraz wyższe koszty utrzymania floty.



Niedobór i ceny gazu LPG

Europejskie floty zasilane są w dużej części skroplonym gazem LPG (w niektórych krajach nawet w 10-20%). Skokowe podwyżki cen gazu drastycznie obniżyły konkurencyjność takich firm.



Wzrastająca cena diesla

Wzrost kosztów utrzymania floty.

dukcji – tłumaczy Guido Kuckartz z CargoON. Zresztą ceny gazu wpływają także bezpośrednio na kondycję niemieckich przewoźników, którzy w ostatnich latach – zachęceni przez rządzących – zmieniali napędy z diesla na LPG, czego mniej więcej od roku sromotnie żałują. – Z powodu gwałtownego wzrostu cen energii i utrzymującego się niedoboru kierowców, liczne firmy transportowe – szczególnie najmniejsze – musiały pozbyć się części ciężarówek albo zamknąć biznes – dodaje Kuckartz.

Trochę optymizmu

No dobrze, ale czy możemy powiedzieć coś optymistycznego na koniec? To pytanie często słyhać

z ust uczestników łańcucha dostaw na licznych konferencjach i branżowych spotkaniach. Owszem, jak najbardziej możemy. Ramón Valdivia, wiceprezes ASTIC mówi tak: – Od dziesięcioleci sektor transportowo-logistyczny pracuje w zmiennym środowisku, ale zawsze udaje mu się przezwyciężyć wszelkie trudności. Nasza branża posiada wielką umiejętność przystosowania się do każdej nowej sytuacji. I to się nie zmienia.

Trudno o lepszy komentarz na podsumowanie. Schłodzenie europejskich gospodarek – z jednej strony niepożądane, pozwoli jednak na wytchnienie „rozgrzanym” do czerwoności łańcuchom dostaw. Ułatwi im odzyskać równowagę po szoku związanym z pandemią oraz wybuchem wojny w Ukrainie.



Logistyka potrzebuje digitalizacji



Sporym problemem dla hiszpańskich przewoźników jest brak kierowców, co ogranicza możliwości przewozowe. Wyzwaniem dla łańcuchów dostaw jest także ograniczona digitalizacja, a szczególnie brak widoczności procesów downstream, od producenta do dystrybucji. Co zaś do stawek przewozowych: jeśli w najbliższym czasie nie spadną, to przynajmniej ustabilizują się na dotychczasowym poziomie. Jak wynika z najnowszego badania MITMA, średnia cena transportu drogowego wzrosła o 13,87% w porównaniu do 2021 roku. Dalsze podnoszenie stawek może być nie do uniesienia przez pozostałe ogniwa łańcucha dostaw, a na końcu konsumentów.



Nuria Lacaci

sekretarz generalna Asociación de Cargadores de España (ACE)

Autorzy



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.





Autor tekstu:

Marek Szymański

Opracowanie danych:

Piotr Roczniak

Wsparcie merytoryczne:

Guido Kuckartz

Koordinacja projektu:

Monika Kulej – Ślusarska

Projekt graficzny:

Anna Sikora

Wsparcie projektowe:

Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez

Październik 2022



BY (T) TRANS.EU

Masz pytania?

Zapraszamy do kontaktu:

info.pl@cargoon.eu

tel. **71 734 17 00**



www.cargoon.eu