

#3

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Dane ze świata logistyki i transportu



- **Paliwo na wagę złota**
Co przyniosą kolejne miesiące?
- Szalone łańcuchy dostaw
- **Cyfryzacja**, czyli sposób na przetrwanie

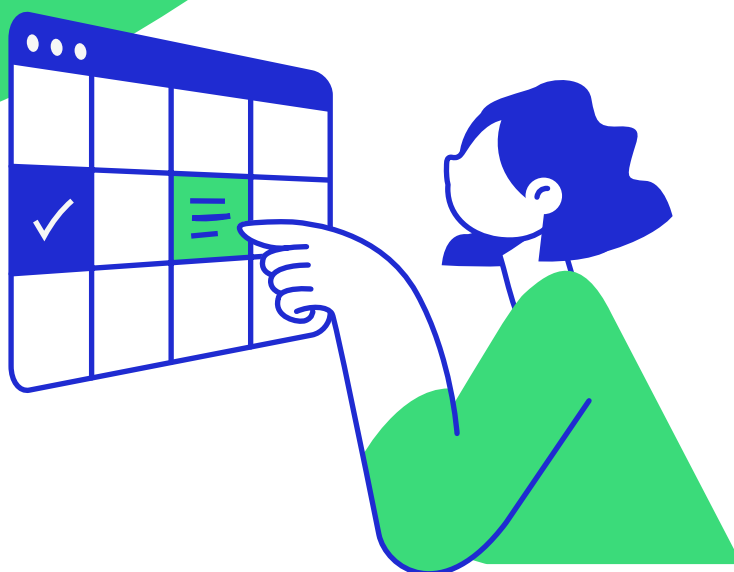


BY (T) TRANS.EU

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.





Na dobry początek

Mniej planowania, więcej reagowania

Obecny rok rozpoczął się z mnóstwem obaw, ale także pewnymi nadziejami. Wszystko wskazuje na to, że powoli zacznie spadać inflacja, choć na przyzwyczajony wzrost gospodarczy musimy w Europie jeszcze trochę poczekać. Menedżerowie i logistycy patrzą na rozwój wydarzeń z obawami, ale kalkulują na chłodno. Czytaj: podejmują na bieżąco konkretne decyzje, elastycznie reagując na nowe „bomby”. Chyba największą niewiadomą jest cena oleju napędowego wobec wprowadzonego 5 lutego br. embarga na dostawy surowców energetycznych z Rosji. Czy nie zabraknie paliwa dla ciężarówek, czy LNG zaspokoi potrzeby europejskich gospodarek, w tym sektora transportu? Pytań i wyzwań jest mnóstwo, paliwo to tylko jedno z nich. Na razie pozostaje doraźne reagowanie na kolejne uderzenia w stabilność łańcuchów dostaw. Jednym słowem: zarządzanie przez reagowanie. Tu i teraz.

Zapraszamy do lektury kolejnego wydania naszego raportu

Zespół CargoON

Co w Market Insights ON #3



Europa na spocie 7

Na wysokość cen frachtów najważniejszy wpływ miały zmiany cen paliw, choć nie było to kryterium jedyne.

Kryzys paliwowy 8

Wielką niewiadomą są perspektywiczne skutki wprowadzenia przez Komisję Europejską embarga na rosyjskie surowce energetyczne od 5 lutego br.

Paliwo i frachty 10

Szacuje się, że koszty paliwa wynoszą obecnie nawet do 40-50% kosztów frachtu.

Niemcy: paliwo zabijało konkurencyjność 12

Spowolnienie gospodarcze Niemiec jako ekonomicznego lidera Europy, odbiło się na kondycji pozostałych gospodarek. A to jeszcze nie koniec.

Francja odporna po Covidzie 14

Jak kształtowały się koszty paliwa i ceny frachtów we Francji na tle największych przewoźników europejskich.

Hiszpania: niższe stawki, stare problemy 16

Presja spedytorów i załadowców hiszpańskich podąża w kierunku utrzymania stawek transportowych na poziomie z końca ubiegłego roku.

Holandia liczy koszty

17

Załadowcy i przewoźnicy muszą się zmierzyć z nowym zbiorowym układem pracy w Holandii oraz wzrostem płacy minimalnej o 10%.

Polska: największy przewoźnik Europy

19

Mimo trudnej sytuacji gospodarczej nie wydaje się jednak, aby doszło do wielkiego załamania na rynku przewozowym. Rosnące koszty mogą powodować szybszą konsolidację branży.

Włochy zmierzają do recesji?

20

W wyniku restrykcyjnych austriackich przepisów dotyczących przejazdu przez przełęcz Brenner przewoźnicy włoscy mają mniejsze możliwości przewozowe. Ograniczają one bowiem ruch w kierunku Niemiec.

Inflacja w odwrocie?

22

Wg prognoz Komisji Europejskiej w 2023 r. inflacja na rynku europejskim spadnie do poziomu 7%, a w kolejnym roku do 3%.

str. 24

W wypowiedziach ekspertów rynku logistycznego przeważa niepokój przed chaosem w łańcuchach dostaw, co oznacza kolejny rok bez pewnego planowania, ale działanie wyłącznie tu i teraz.

02

Komentarze i prognozy

03

Wyzwania i trendy 2023

Jak przewidują menedżerowie i prezesi europejskich firm, chociaż w obecnym roku czeka gospodarki i łańcuchy dostaw wiele wyzwań, nie musi to być rok ponownego drastycznego osłabienia strumieni handlowych.

str. 30

01



Analiza rynku

Spowolnienie gospodarcze i wysoka inflacja postawiły producentów, firmy dystrybucyjne i przewoźników w trudnej sytuacji.

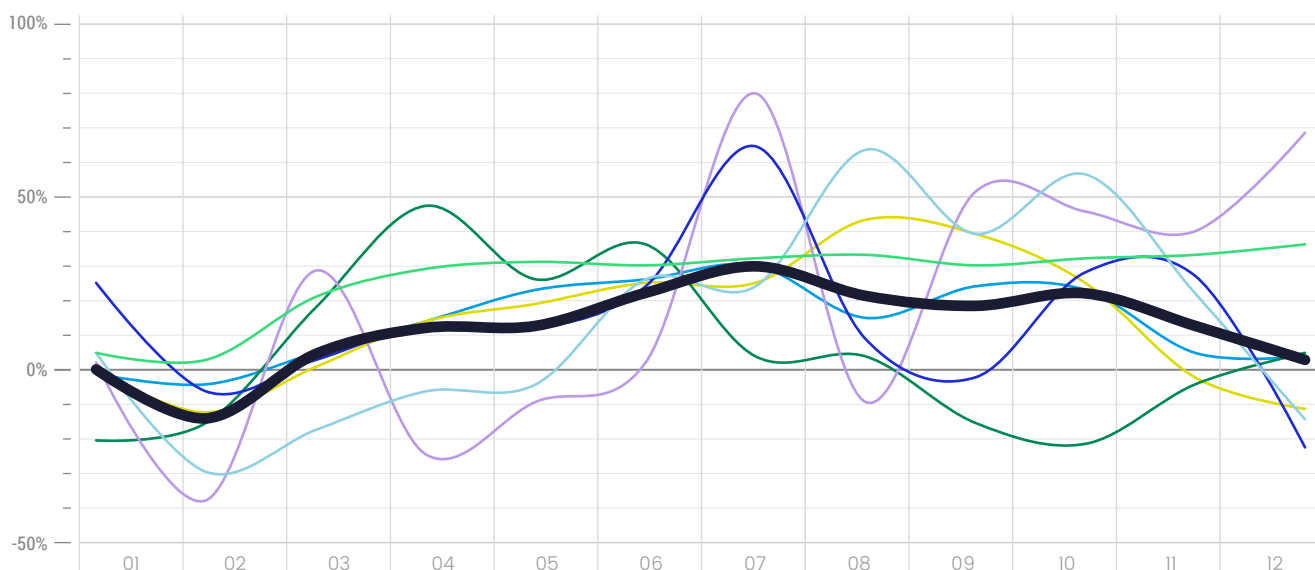
Nie można bowiem wszystkich kosztów przerzucić na klienta końcowego.



Europa na spocie

ZMIANA ŚREDNIEJ STAWKI TRANSPORTOWEJ W 2022 R. (RYNEK SPOTOWY)

KRAJOWY TRANSPORT DROGOWY W KRAJACH EUROPY 2022 DE FR ES IT NL BE PL ŚREDNIA UE, STYCZEŃ 2022



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu

Zmiany stawek transportowych w minionym roku przypominały prawdziwy rollercoaster. Ale nie mogło być inaczej. Agresja na Ukrainę oraz jej społeczno-gospodarcze konsekwencje (początek kryzysu energetycznego, wzrost cen energii oraz paliw, skokowe napędzenie inflacji) rozregulowały rynek transportowy. Przerwane łańcuchy dostaw – jeszcze nie odbudowane po pandemii – znowu dotknięte zostały silnymi wstrząsami. Dla sieci dystrybucyjnych w Europie – ale także na całym świecie – zapaliło się ponownie czerwone światło.

Niestety jeszcze długo data 24 lutego 2022 r., czyli początek rosyjskiej agresji na Ukrainie, będzie ważnym odniesieniem dla sytuacji w poszczególnych europejskich gospodarkach. Na wykresie widać wyraźnie, że od momentu rosyjskiej agresji stawki za-

częły szybko rosnąć, aby na początku lipca osiągnąć szczyt o 29% powyżej stycznia 2022. W drugiej połowie roku sytuacja na rynku transportowym zaczęła się normalizować, ceny powoli spadały, aby w grudniu 2022 r. osiągnąć poziom niemal sprzed wybuchu wojny.

Koszty frachtu w poszczególnych krajach rozkładały się różnie, na niektórych trasach średnia w danym kraju znacznie odbiegała od średniej europejskiej. Jak można zauważyć, duże wahania zanotował rynek włoski oraz holenderski, a bliżej średnich stawek europejskich była Polska i Niemcy, czyli liderzy wolumenów przewozowych w Europie. Na wysokość cen frachtów najważniejszy wpływ miały zmiany cen paliw, choć nie było to kryterium jedyne.

C O D A L E J ?



Zarządzanie łańcuchem dostaw od początku 2020 ma charakter bieżący, jest to zarządzanie procesem nieustannej zmiany. Sieci dostaw są nadal osłabione po pandemii, a obecnie – wskutek trwającej wojny w Ukrainie. Rok 2023 nadal będzie okresem niepewności, menedżerowie zmuszeni będą podejmować decyzje na bieżąco, dłuższe planowanie jest bardzo trudne i obarczone dużą niepewnością.

02

Podejście do umów z przewoźnikami będzie połączeniem podejścia kontraktowego, bo to pozwala stworzyć ramy budżetowe na najbliższy kwartał lub rok, a także podejścia spotowego, czyli obserwacji stawek rynkowych i poszukiwania brakującego capacity poprzez organizację szybkich wycen (RFQ) na konkretne zlecenia transportowe. Nie bez znaczenia pozostanie technologia umożliwiająca tworzenie prywatnych giełd w połączeniu z automatyzacją weryfikacji przewoźników (compliance).

03

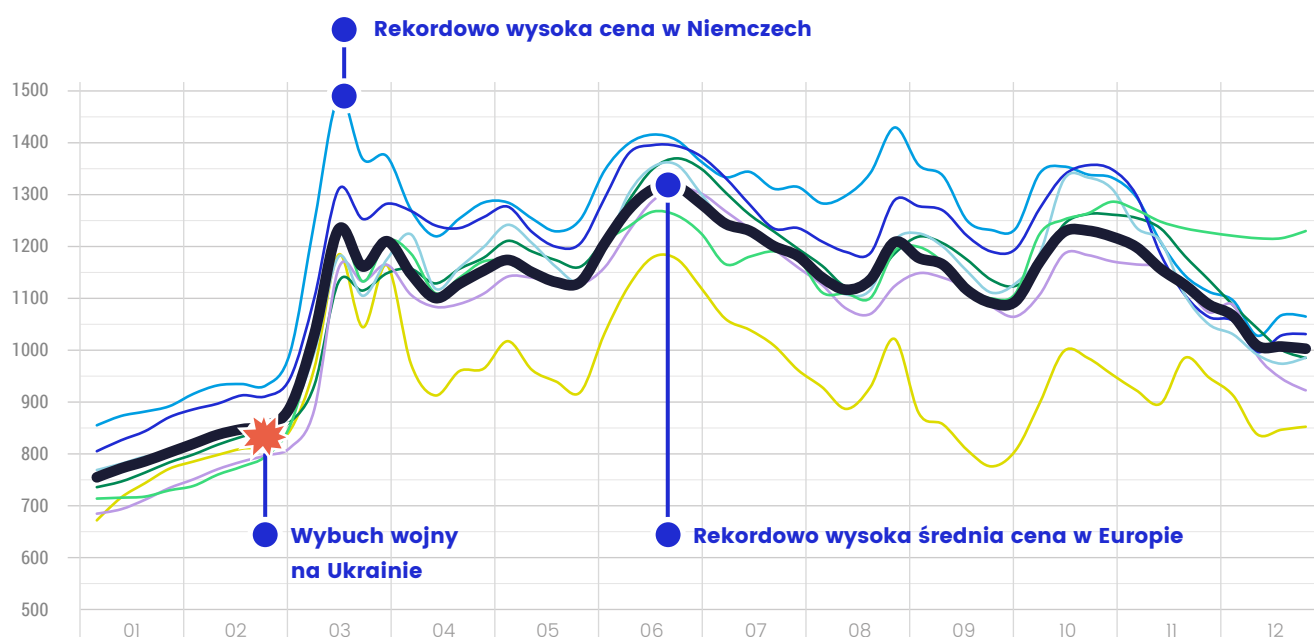
Postępującym trendem jest cyfryzacja łańcucha dostaw, którego ważnym elementem są systemy do zarządzania transportem. Cyfryzacja uratowała wiele łańcuchów dostaw w czasie kolejnych lockdownów – i menedżerowie o tym pamiętają. Doświadczenie pandemii pokazuje, że automatyzacja procesów logistycznych (i w ogóle zarządczych) przynosi wymierne oszczędności.

Kryzys paliwowy

CENA DIESLA W EUROPIE W 2022 R. (€/1000L)

W TŁE WAHANIA STAWEK W WYBRANYCH KRAJACH EUROPEJSKICH:

DE FR ES IT NL BE PL



Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

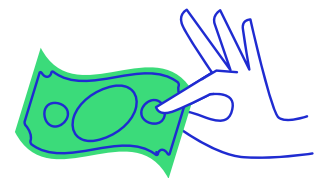
Kryzys energetyczny i wysokie ceny surowców spowodowane wybuchem wojny w Ukrainie stanowiły główną siłę napędową wysokich cen paliw w minionym roku. Średnia cena diesla (po potrąceniu cel i podatków) okazała się w 2022 r. o 69,3% wyższa niż średnia cena w 2021 r. Przewoźników dotknęła poza tym drastyczna podwyżka ceny dodatku katalitycz-

nego AdBlue, co wspólnie z cenami ropy niemal natychmiast wpłynęło na podwyżki cen frachtów. Na wszystko nałożył się również wysoki popyt na surowce energetyczne jeszcze przed wybuchem wojny – spowodowany ożywioną odbudową gospodarek po pandemii.

Wbrew jednak najgorszym obawom rynku transportowo-logistycznego, od połowy roku cena diesla zaczęła spadać, co miało od razu odbicie w niższych cenach za fracht. Pod koniec czerwca średnia cena diesla uzyskała maksymalną roczną wartość 1 302,98€/1000l, ale potem sytuacja na światowych giełdach zaczęła się uspokajać. W efekcie w ostatnim kwartale ubiegłego roku ceny systematycznie spadały (chwilowym zakłóceniem tendencji spadkowej okazały się wcześniejsze wzrosty w sierpniu i na początku września).

Najwyższe ceny oleju napędowego odnotowały Niemcy. Biorąc dodatkowo pod uwagę fakt, że

niemieccy przewoźnicy korzystają także z napędów LNG – i dotknęły ich gigantyczne podwyżki – niemiecki transport znalazł się w 2022 r. w sytuacji nie do pozazdroszczenia. Koszty paliwa spowodowały, że niemieccy przewoźnicy stali się w Europie mniej konkurencyjni. Rekordowa cena paliwa w Europie (1 472,46€/1000l) padła w połowie marca ubiegłego roku właśnie w Niemczech. Z wysokimi cenami paliwa niemal przez cały 2022 r. borykała się także gospodarka holenderska.



C O D A L E J ?

01

Obecny rok napawa umiarkowanym optymizmem jeśli chodzi o rynek paliw. Średnia europejska cena oleju napędowego wyniosła na koniec poprzedniego roku 996,42€/1000l co pozwala z większym spokojem patrzeć na ceny w 2023 r. Jak to jednak zwykle bywa w prognozowaniu gospodarczym, zawsze jest jakieś, ale... W czym rzecz? Wielką niewiadomą są bowiem skutki wprowadzenia przez Komisję Europejską embarga na rosyjskie surowce energetyczne od 5 lutego br. Czy możemy spodziewać się ponownego systematycznego wzrostu cen diesla, czy raczej rynek zachowa spokój? Niestety jednoznacznie na to pytanie nie są w stanie odpowiedzieć nawet eksperci od rynku paliw.

02

Choć niewiadomych jest bardzo wiele, wydaje się, że czynnikiem stabilizującym ceny jest spadający popyt na usługi transportowe. Spowolnienie gospodarcze, z którym mamy do czynienia w Europie i na całym świecie, spadek produkcji przemysłowej w Chinach oraz mniejszy ruch w portach zdają się wskazywać, że trend nadwyżki podaży nad popytem jest trwały. Mniejsze zapotrzebowanie na capacity – w konsekwencji także na paliwo – z pewnością będzie czynnikiem hamującym szybki wzrost cen.

03

Zdają się te opinie potwierdzać także eksperci JP Morgan oraz Goldman Sachs – największych amerykańskich banków inwestycyjnych. Prognozują oni, że średnia cena ropy w 2023 r. będzie prawdopodobnie niższa niż zakładano jeszcze kilka miesięcy temu. I będzie to wynikało z nadwyżki podaży nad popytem na rynku transportowym. Najnowsze prognozy tych instytucji finansowych wskazują, że średnia cena ropy na giełdach światowych ukształtuje się na poziomie 92–98 dolarów za baryłkę.

04

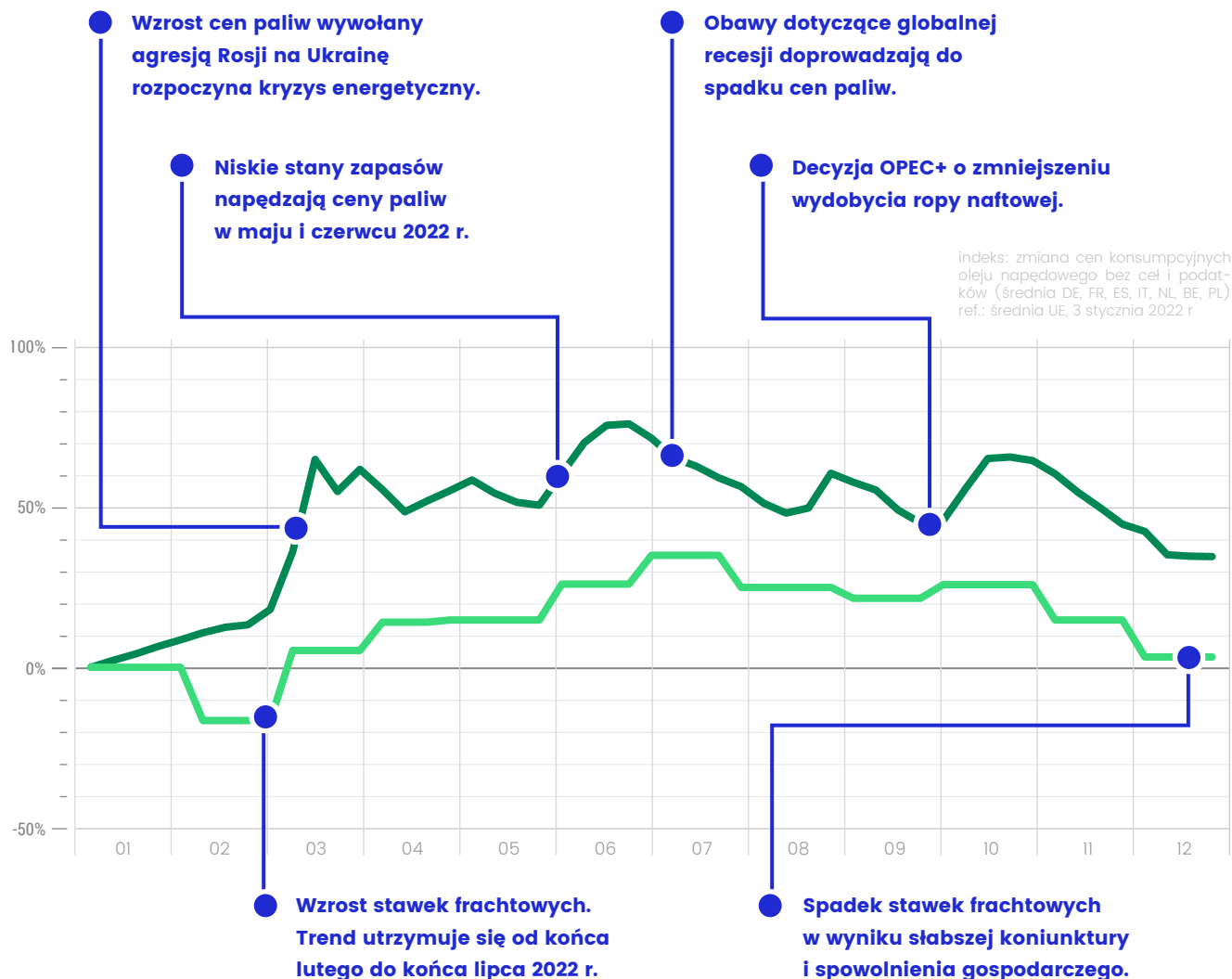
Mniejszy popyt na capacity oraz spodziewana stabilizacja na rynku cen surowców energetycznych przyczyni się jednocześnie do uspokojenia cen frachtów, a być może nawet chwilowej korekty w dół na wybranych rynkach.

Paliwo i frachty



JAK CENY PALIWA WPLYWAŁY NA CENY EUROPEJSKICH FRACHTÓW W 2022 R.

● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

Analiza wyraźnie wskazuje na bezpośredni związek cen oleju napędowego z cenami frachtów. Rozpoczęcie kryzysu energetycznego spowodowanego rosyjską agresją niemal jednocześnie przełożyło się na wzrost stawek frachtowych. Trend wzrostowy cen frachtów zatrzymał się w końcu lipca 2022 r. – w odpowiedzi na rozpoczęcie spadku cen diesla około dwóch tygodni wcześniej. Mniejsze ceny paliwa eksperci wiążą z pierwszymi silniejszymi symptomami recesji gospodarczej w Europie, szczególnie w Niemczech nękanych coraz wyższą inflacją oraz skutkami

kryzysu energetycznego. (Gospodarka niemiecka – jak żadna inna – uzależniona była od rosyjskich surowców energetycznych).

Decyzja państw OPEC+ o ograniczeniu wydobycia ropy naftowej o około 2 miliony baryłek dziennie (początek października 2022 r.) spowodowała błyskawiczną reakcję światowych giełd i wzrost cen ropy, a w konsekwencji także oleju napędowego. Ceny frachtów podniosły się jednak tym razem niewiele, aby systematycznie zacząć spadać w listopadzie

i grudniu – w momencie świątecznej gorączki przewozowej. Także sytuacja na rynku paliwowym szybko się ustabilizowała, a ceny diesla systematycznie malały aż do końca roku.

Mimo wszystko, patrząc z perspektywa całego 2022 r., trudno nie zauważyć silnego związku cen surowców energetycznych z cenami frachtów. Wydaje się, że jeszcze nigdy ten związek nie był tak silny. Z czego to wynika? Ze zmiany struktury kosztów w przedsiębiorstwach przewozowych. Do tej pory kształtowały się one mniej więcej równomiernie w trzech grupach: kosztów utrzymania floty, kosztów

osobowych oraz kosztów paliwa. Kryzys energetyczny zmienił ten paradygmat: obecnie coraz większą część kosztów stanowią koszty pozyskania paliwa. Szacuje się, że obecnie wynoszą one przeciętnie 40–50% kosztów frachtów.

W ostatnim kwartale ub.r. rynek nie reagował już tak silnie na podwyżkę cen ropy naftowej, bo silniejszy okazał się inny trend: recesja gospodarcza w Europie i spadek produkcji przemysłowej spowodowały mniejsze zapotrzebowanie na capacity. Stąd spadek stawek frachtowych mimo tradycyjnej konsumpcyjnej gorączki w listopadzie i grudniu.

CO DALEJ?

01

Jeśli sytuacja na rynku surowców energetycznych ustabilizuje się – i przewoźników nie dotkną skokowe zmiany cen – zależność między cenami frachtu a kosztami diesla nie będzie już tak znacząca. Wiele zależy jednak od konsekwencji wprowadzonego w lutym br. unijnego embarga na import surowców energetycznych z Rosji.

02

Spadek zapotrzebowania na przewozy w wyniku postępującego spowolnienia gospodarczego na całym świecie (kryzys?) wpłynie zapewne na większą niż przed rokiem stabilizację cen frachtu. Niewielką marzę przewoźników zjada wysoka inflacja, presja wynagrodzeń kierowców oraz wysoka cena paliwa (mimo stabilizacji w ostatnich miesiącach). Teraz to przewoźnicy w relacjach z załadowcami znaleźli się w trudniejszej sytuacji, przynajmniej na rynku spotowym. Muszą jeździć, aby przetrwać.

03

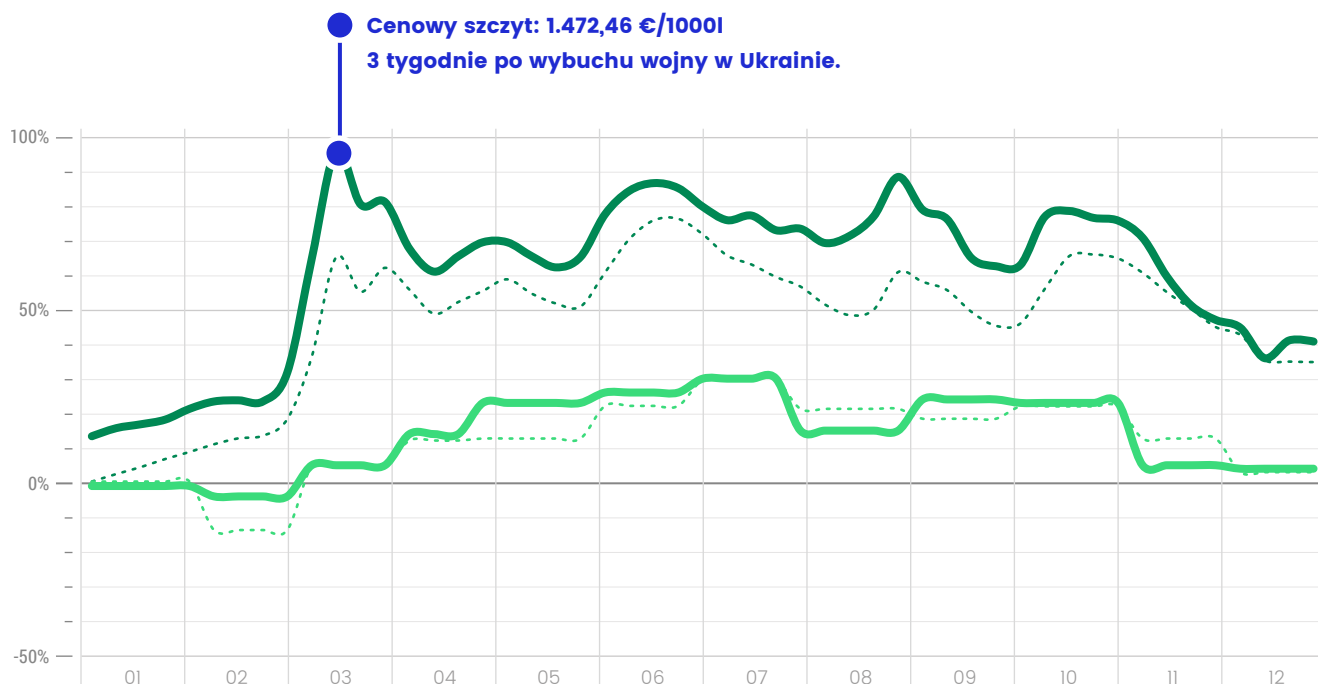
Producenci i dystrybutorzy – wobec coraz gorszej koniunktury gospodarczej – czują presję szybszego podnoszenia efektywności. A także bardziej racjonalnej gospodarki kosztowej. I jednego, i drugiego celu bez zaawansowanej cyfryzacji łańcucha dostaw osiągnąć się nie da. Automatyzacja procesów poszukiwania i zamawiania transportów staje się koniecznością, a nie tylko zręcznym hasłem reklamowym. Niemniej istotny pozostaje element związany ze skutecznym i efektywnym zarządzaniem awizacjami przewoźników na załadunkach i rozładunkach.



Niemcy: paliwo zabijało konkurencyjność

KOSZTY DIESLA I CENY FRACHTÓW W NIEMCZECH NA TLE EUROPY

● DIESEL (DE) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (DE) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)
Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez ceł i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)
referencja: średnia UE, 3 stycznia 2022 r.



61,6%

O tyle wzrosła cena diesla w Niemczech w 2022 r.

Maksymalna cena wyniosła **1.472,46 €/1000l**, a różnica między ceną maksymalną a minimalną aż **561,35 €/1000l**.

Źródło: Trans.eu



Począwszy od wojny w Ukrainie Niemcy borykają się z wysokimi cenami paliwa. Przede wszystkim diesla, ale także LNG, z którego korzystała coraz większa liczba przewoźników obecna na niemieckim rynku. Koszty paliwa znacznie pogorszyły sytuację ekonomiczną niemieckich przewoźników (obok Polski, Hiszpanii i Holandii lidera europejskich przewozów). Mimo podniesienia cen frachtów przewoźnicy zmuszeni byli bowiem zrezygnować z dotychczasowej marży, aby utrzymać konkurencyjność na europejskich trasach. Wysoka cena surowców energetycznych w Niemczech (najwyższa w Europie) – spowodowana chociażby dużą zależnością od dostaw rosyjskich – przyczyniła się także do pogłębienia inflacji i pogorszenia koniunktury gospodarczej.

Spowolnienie gospodarcze Niemiec jako ekonomicznego lidera Europy, odbiło się na kondycji pozostałych gospodarek. Spadek dostaw do Niemiec pogorszył sytuację wielu producentów i dystrybutorów, i to nie tylko ze Starego Kontynentu. W minionym roku niemiecki PKB wzrósł tylko o 1,4%, mimo że jeszcze na początku roku eksperci szacowali, że przekroczy 4%. Ekonomiści z Bundesbank szacują, że w 2023 r. gospodarka niemiecka skurczy się o kolejne 0,5%. W ostatnim kwartale – wraz z obniżką cen paliw – spadły również ceny za fracht, przez chwilę nawet poniżej średniej europejskiej. Trzeba jednak dodać, że koszty paliwa rosły jeszcze przed wojną w Ukrainie, a sama wojna przyspieszyła ten proces, tyle że bardzo gwałtownie.



CO DALEJ?

01

Żaden inny kraj nie odczuł tak bardzo skutków wyższych kosztów surowców energetycznych – przede wszystkim gazu ziemnego, ale także oleju napędowego – jak Niemcy. Spadek cen diesla oraz cen frachtów na końcu 2022 r. daje jednak dobrą bazę do stabilizacji cen na rynku transportowym w 2023 r. Przez ostatnie półrocze ubiegłego roku spadały bowiem ceny ropy naftowej na światowych giełdach. (Z wyjątkiem październikowego incydentu po decyzji OPEC+ o ograniczeniu wydobycia). Najpoważniejszym znakiem zapytania jest odpowiedź rynku paliw na unijne embargo dotyczące sprowadzania surowców energetycznych. Nie chodzi tylko o sytuację bezpośrednio po 5 lutego 2023 r., ale także w następnych kwartałach. Pytanie bowiem brzmi: Czy Europa potrafi zapewnić ciągłość dostaw surowców energetycznych po odcięciu się od Rosji?

02

Załadowcy, czyli producenci przemysłowi i firmy dystrybucyjne mogą spodziewać się stabilizacji cen frachtów (pod warunkiem że nie dojdzie do drastycznego, skokowego podniesienia cen paliw).

03

Spadnie zapotrzebowanie na capacity, ale sytuację poprawi nieco systematyczny rozwój rynku e-commerce. Potrzebuje on zarówno dostaw lotniczych, ale przede wszystkim transportu drogowego międzynarodowego oraz dostaw na etapie ostatniej mili.

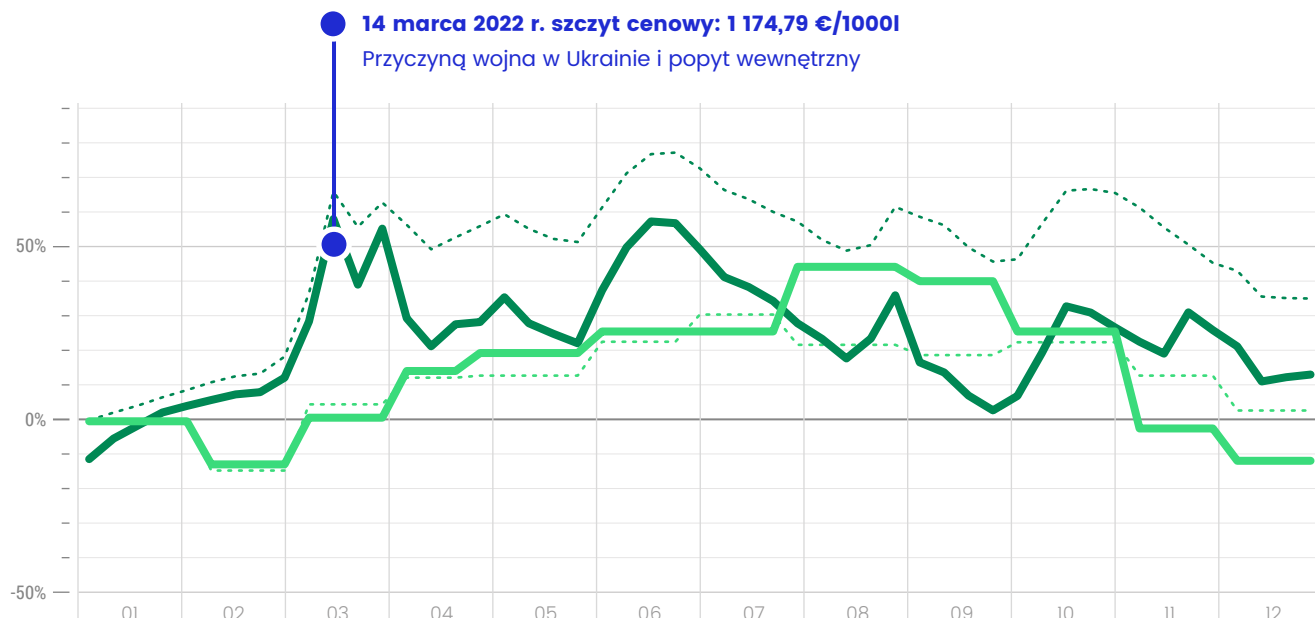
04

Poziom recesji gospodarczej w Niemczech zadecyduje o losach łańcuchów dostaw na całym kontynencie. W grudniu 2022 r. podniósł się nieznacznie wskaźnik koniunktury ifo, co daje pewną nadzieję, że recesja gospodarcza nie przeobrazi się w głęboki kryzys.

Francja odporna po Covidzie

PALIWO I STAWKI ZA FRACHT NA TLE ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ Z WYBRANYCH KRAJÓW (2022 R.)

● DIESEL (FR) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (FR) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

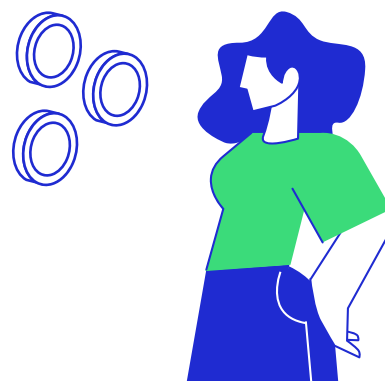


Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)
Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez cel i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)
referencja: średnia UE, 3 stycznia 2022 r

Francuska gospodarka najlepiej ze wszystkich europejskich gospodarek odbudowała się po kolejnych lockdownach. W popandemicznym 2021 r. Francja odnotowała imponujące odbicie na poziomie 6,8%, co miało swoje pozytywne konsekwencje także w roku następnym. Kraj nad Sekwaną nie jest jednak samodzielną wyspą, ale drugą gospodarką Europy, powiązaną z licznymi dostawcami zagranicznymi. Wzrost inflacji i kosztów energii zrobił swoje. Wyraźny spadek popytu i hamowanie francuskiej gospodarki nastąpiło w ostatnim kwartale ubiegłego roku, kiedy PKB wzrósł jedynie o 0,1%. Licząc jednak cały 2022 r. francuska gospodarka może zaliczyć ten rok do całkiem niezłych – biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności. – Zdrowie naszej gospodarki jest nieco lepsze, niż nasze zbiorowe nastroje – skomentował szef banku centralnego Francji François Villeroy de Galhau tuż po ogłoszeniu wysokości wzrostu gospodarczego za poprzedni rok. Wzrost wyniósł wprawdzie 2,6%, ale ekonomiści w 2023 r. przewidują nad Sekwaną recesję, choć nie głęboką.

Mimo dużego popytu spowodowanego ożywieniem łańcuchów dostaw po pandemii, koszty diesla nie wzrosły nad Sekwaną tak mocno jak np. w Niemczech. (Poza tym, głównym źródłem szybkiego wzrostu cen paliwa był wybuch wojny w Ukrainie). Dobra koniunktura w gospodarce co najmniej przez pierwsze półrocze 2020 r. i konkurencyjne do niemieckich koszty oleju napędowego spowodowały stabilny wzrost stawek przewozowych – chwilami powyżej średniej europejskiej. Także spadek przewozów oraz cen frachtowych w ostatnim kwartale był mniejszy niż w pozostałych krajach Unii Europejskiej.



01

Eksperci szacują, że w 2023 r. inflacja spadnie do poziomu 4,4%, a rozwój gospodarczy wyhamuje do 0,4% w skali roku. Powrót do ekspansji gospodarczej przewidywany jest w 2024 r.

02

Wszystko wskazuje na to, że załadowcy zapłacą za fracht niewiele więcej niż w roku ubiegłym. Pod warunkiem jednak, że unijne embargo na surowce energetyczne nie spowoduje skokowych podwyżek oleju napędowego. Jeśli nie nastąpi drastyczna podwyżka – a jednocześnie popyt na frachty nadal będzie spadał – ceny za usługi transportowe mogą nawet nieznacznie spaść.



CARGO ON
FREIGHTS

FREIGHTS ON

Automatyczne zarządzanie transportem drogowym

Zautomatyzowane
przydzielanie ładunków

Prosta i przejrzysta
komunikacja z wszystkimi
interesariuszami

Scentralizowana informacja –
od stworzenia frachtu do
zakończenia realizacji zlecenia
transportowego

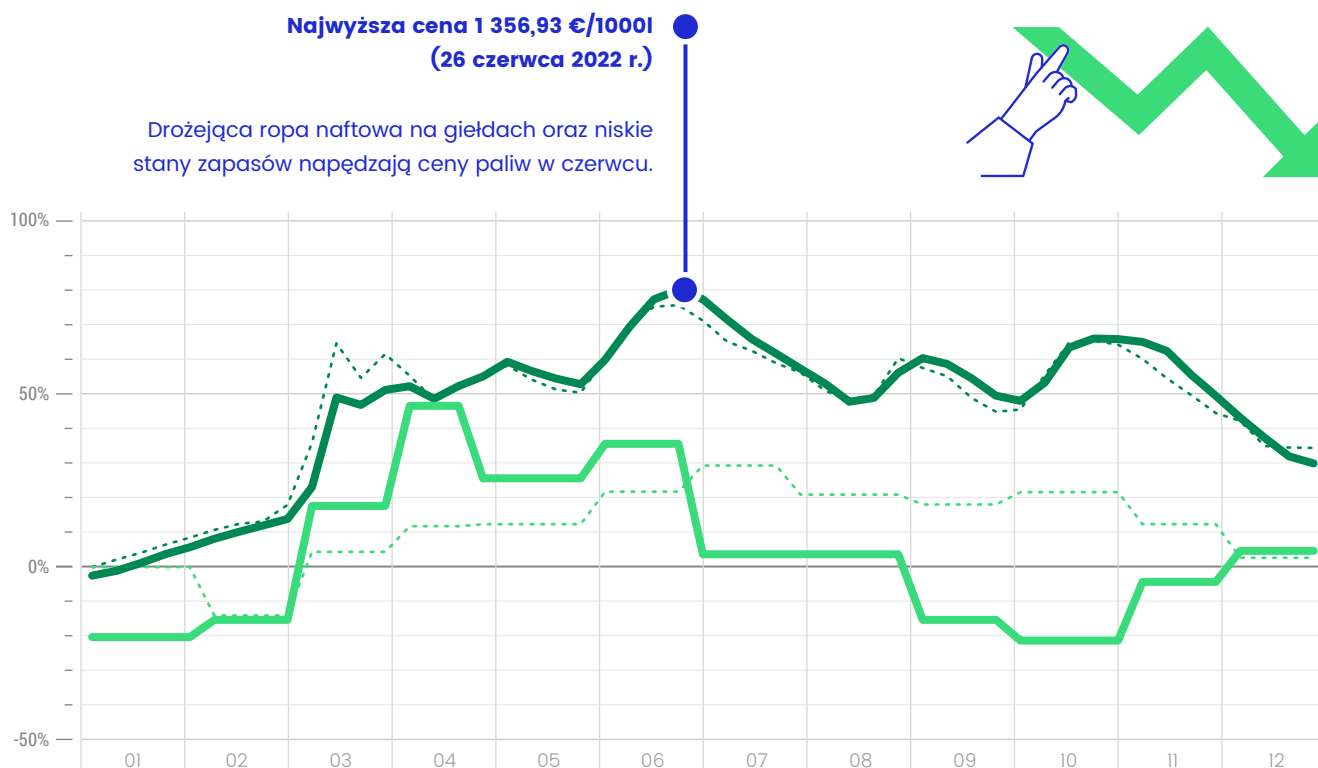
Bezpieczny dostęp do
capacity dzięki połączeniu
kontraktowej i spotowej
współpracy z przewoźnikami

UMÓW BEZPŁATNE DEMO

Hiszpania: niższe stawki, stare problemy

PALIWO I STAWKI ZA FRACHT NA TLE ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ Z WYBRANYCH KRAJÓW (2022 R.)

● DIESEL (ES) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (ES) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez ceł i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ref.: średnia UE, 3 stycznia 2022 r

Ceny oleju napędowego w Hiszpanii bliskie były unijnej średniej, a cennik frachtów – podobnie jak w całej Unii Europejskiej – podążał za cenami diesla. Nieco inaczej miała się sprawa z cenami frachtu w porównaniu do cen spotowych obowiązujących w największych krajach – przewoźnikach. Prawie do końca czerwca ceny frachtów u hiszpańskich przewoźników znajdowały się powyżej europejskiej śred-

niej, aby w drugim półroczu znaleźć się poniżej, a w grudniu zrównać się ze średnią europejską (Niemcy, Francja, Hiszpania, Włochy, Niemcy, Belgia, Polska). Maksymalna cena diesla w Hiszpanii wyniosła 1 356,93€/1000l, a zmiana cen w ciągu roku wyniosła 70,4%, co odczuli najbardziej mali i średni przewoźnicy.

C O D A L E J ?



Według prognoz Transport Intelligence transport międzynarodowy w Europie wzrośnie w 2023 r. tylko o 1,1%. Powyżej średniej znajdują się rynki wschodzące (np. Chorwacja, Bułgaria), natomiast kraje "starej" Unii, do których należy także Hiszpania, rozwijać się będą wolniej (np. w Niemczech przewidziany jest spadek). Jeszcze słabsze tempo ma dotyczyć przewozów krajowych (0,7%).

02

Presja spedytorów i załadowców hiszpańskich podąża w kierunku utrzymania stawek na poziomie z końca ubiegłego roku. Hiszpańscy przewoźnicy znaleźli się w trudnej sytuacji. Eksperci przewidują, że ich koszty wzrosną w br. o 10-12%, i to nie licząc ewentualnych podwyżek cen paliwa. Przewoźnikom trudno jednak będzie – przy spadku zapotrzebowania na capacity – przerzucić wszystkie nowe koszty na firmę produkcyjną czy dystrybucyjną.

03

Ubiegłoroczny drastyczny wzrost cen paliwa oraz rosnąca inflacja spowodował również drastyczny spadek marży przewoźników – szczególnie małych i średnich – i nierzadko wykonywanie usług po cenach dumpingowych. Ministerstwo Transportu, Mobilności i Agendy Miejskiej zatwierdziło jednak Krajowy Plan Kontroli Transportu Drogowego na 2023 r., który ma zapobiegać takim praktykom i częściej weryfikować pracę przewoźników. Może to jednak spowodować bankructwa mniejszych firm i ostatecznie jeszcze bardziej obniżyć dostępność capacity transportowego na rynku.

04

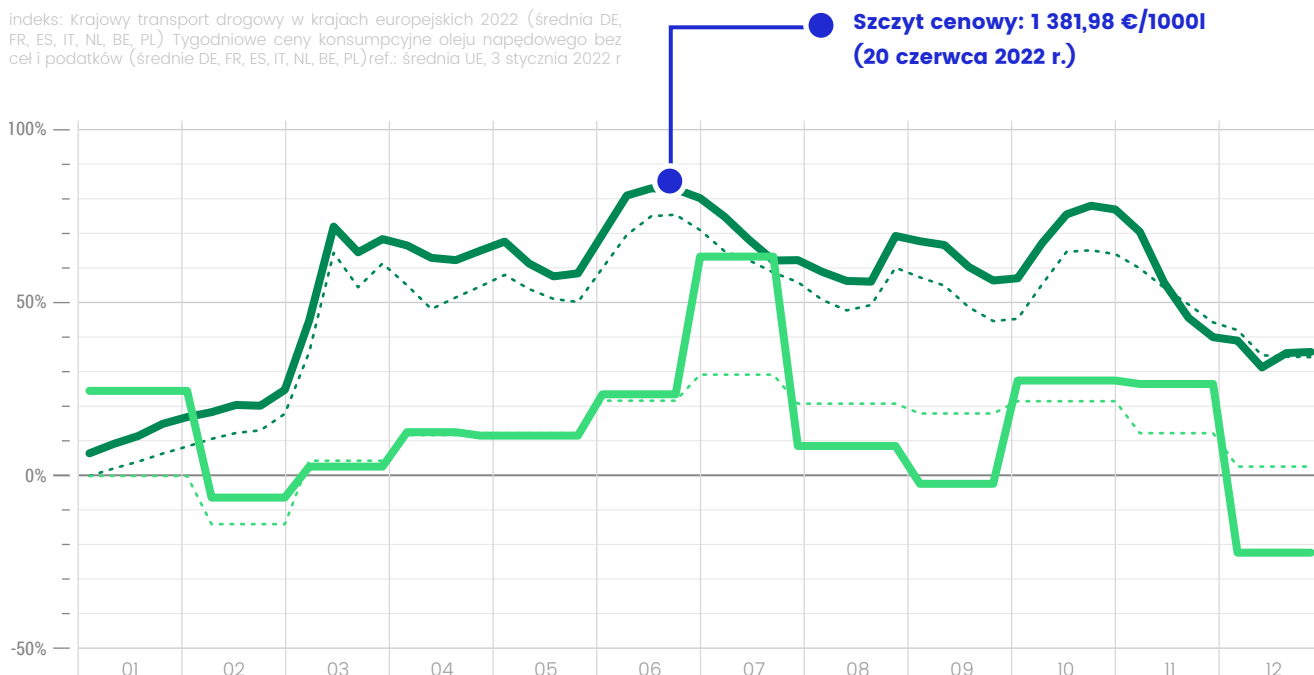
Z Hiszpanii napływają także pozytywne sygnały ekonomiczne. Kraj coraz lepiej radzi sobie z inflacją: jeszcze latem 2022 r. wyniosła ona blisko 11%, aby od sierpnia regularnie spadać i w listopadzie wynieść 6,8%. W efekcie także koszty transportu i logistyki w całym łańcuchu dostaw będą pod mniejszą presją inflacyjną.

Holandia liczy koszty

PALIWO I STAWKI ZA FRACHT NA TLE ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ Z WYBRANYCH KRAJÓW (2022 R.)

● DIESEL (NL) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (NL) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez cel i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ref.: średnia UE, 3 stycznia 2022 r



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

Koszt paliwa w Holandii należał do najwyższych w Europie, co do pewnego stopnia przełożyło się na mniejszą konkurencyjność holenderskich przewoźników na europejskich trasach. (Chcąc utrzymać się na rynku zmuszeni byli obniżyć stawki frachtu lub rezygnować z części marży). W cenowym szczycie cena maksymalna wyniosła blisko 1382€/1000l diesla, podczas gdy np. w Polsce najwyższa cena osiągnęła wartość 1 274,82€. Cena oleju napędowego zaczęła gwałtownie rosnąć po wybuchu wojny w Ukrainie, a później spadała lub ro-

sła zgodnie z europejskim trendem (tyle że na wyższym poziomie). W ostatnich miesiącach ubiegłego roku cena diesla zaczęła maleć, a stawki za fracht utrzymywały się na równym poziomie. Do czasu: w grudniu stawki transportowe gwałtownie spadły, co wydaje się nie mieć bezpośredniego związku z malejącym popytem na transport oraz z cenami diesla, które w tym czasie były stabilne. Skokowy wzrost stawek transportowych nastąpił natomiast wcześniej – tuż po szczycie paliwowym, na przełomie czerwca i lipca 2020 r.

C O D A L E J ?

01

Sektor transportowo-logistyczny w Holandii z dużymi obawami wszedł w kolejny rok. Jak podał Holenderski Urząd Statystyczny (CBS) inflacja w 2022 r. osiągnęła rekordową wysokość 11,6% – i jest to najwyższy wskaźnik w Niderlandach od 1975 r. Wysoka inflacja spowodowana została rekordowymi cenami energii, paliw silnikowych oraz żywności. Spodziewany spadek produkcji przemysłowej spowoduje jednocześnie spadek zapotrzebowania na capacity transportowe, a w firmach przewozowych wzrost kosztów działalności.

02

Załadowcy i przewoźnicy muszą się także zmierzyć z nowym zbiorowym układem pracy w Holandii oraz wzrostem płacy minimalnej o 10%. Jak wyliczyła agencja badawcza Panteia koszty transportu drogowego wzrosną w Holandii w 2023 r. o 8 –11,3%. Przykładowo koszty amortyzacji wzrosną o 8%, a koszty ubezpieczeń o 8,8%. Przewidywany poziom wzrostu kosztów nie uwzględnia ceny diesla, środka Ad-Blue oraz LNG. Nie wiadomo bowiem, jaka będzie w perspektywie następnych miesięcy reakcja rynku związana z embargiem na rosyjskie surowce energetyczne.

03

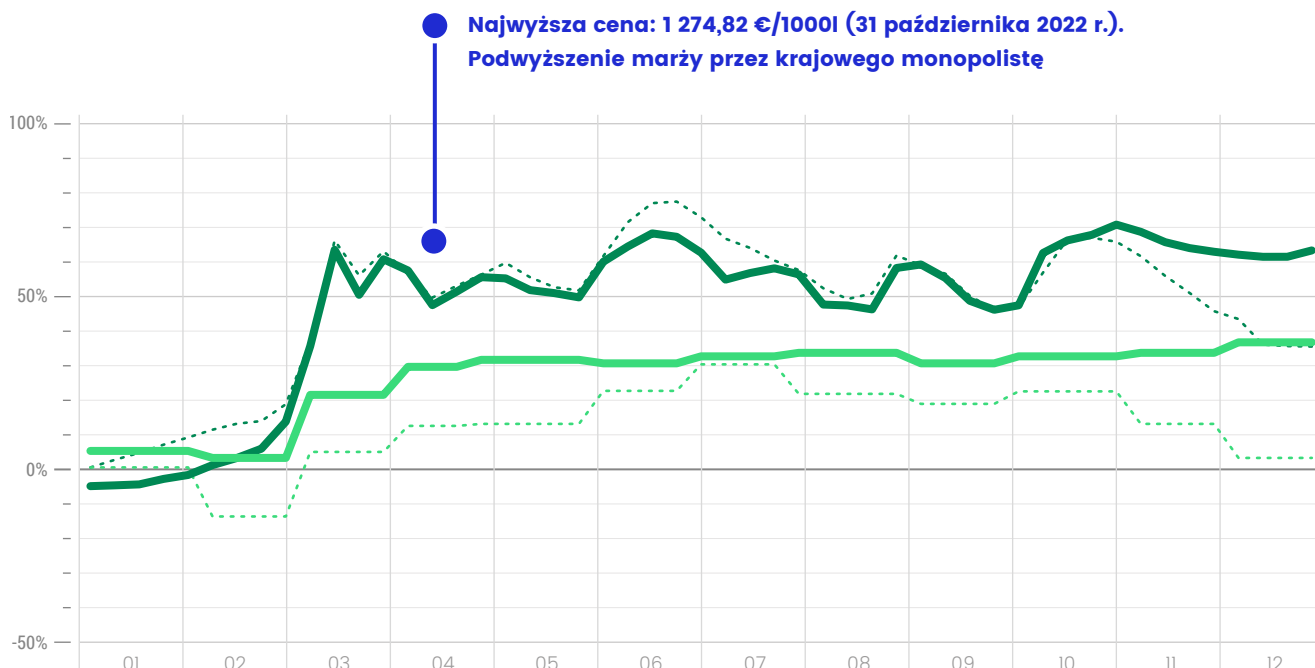
Producenci i firmy dystrybucyjne mogą spodziewać się niewielkich skoków stawki transportowej – pod warunkiem stabilizacji na rynku paliwowym. Wzrostem kosztów działalności transportowej sektor transportu podzieli się w jakimś stopniu z klientami – załadowcami. Nic jednak na razie nie wskazuje na znaczne podwyżki frachtów w transporcie międzynarodowym.



Polska: największy przewoźnik Europy

PALIWO I STAWKI ZA FRACHT NA TLE ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ Z WYBRANYCH KRAJÓW (2022 R.)

● DIESEL (PL) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (PL) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL). Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez cel i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ref.: średnia UE, 3 stycznia 2022 r.

Polscy przewoźnicy od kilku lat są liderami w europejskim transporcie drogowym, a obecnie przewożą nie więcej niż 20% (mówi się o poziomie 25-33%) europejskiego wolumenu. Zależności między cenami paliwa a wzrostem stawki frachtowej nie są w przypadku Polski tak jednoznaczne. Ceny za usługi przewozowe wzrosły wprawdzie po wybuchu wojny w Ukrainie (znaczna podwyżka cen oleju napędowego), ale stawki szybko ustabilizowały się na jednym

poziomie. Mimo zmian cen paliwa stawki drogowie pozostały niemal niezmienione do końca roku. Średnia cena za diesla przez wiele miesięcy pozostawała nieznacznie niższa od średniej europejskiej. Największą różnicę odnotowano w miesiącach letnich. W listopadzie i grudniu sytuacja się odwróciła, bo w wyniku podwyższenia marży przez krajowego monopolistę (Orlen) koszty paliwa okazały się dużo powyżej unijnej średniej.

CO DALEJ?



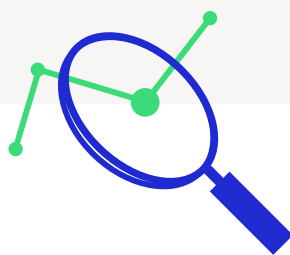
Wbrew wcześniejszym prognozom polska gospodarka ma się lepiej niż przewidywało. Wprawdzie pod względem poziomu inflacji Polska należy do europejskich rekordzistów (wg GUS średnioroczna inflacja wyniosła w 2022 r. 14,4%), ale wzrost gospodarczy przekroczył nieznacznie 4%, co na tle średniej unijnej jest wynikiem zaskakująco dobrym).

02

Według raportu Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych w 2023 r. wzrost PKB obniży się do około 1,5%, co także nie jest wynikiem złym na tle Europy. Wiele zależy od kondycji gospodarki niemieckiej, która jest mocno powiązana z polską. (Do Niemiec trafia 25% polskiego eksportu). Nie wydaje się jednak, aby doszło do wielkiego załamania na rynku przewozowym, choć rosnące koszty mogą powodować szybszą konsolidację branży.

03

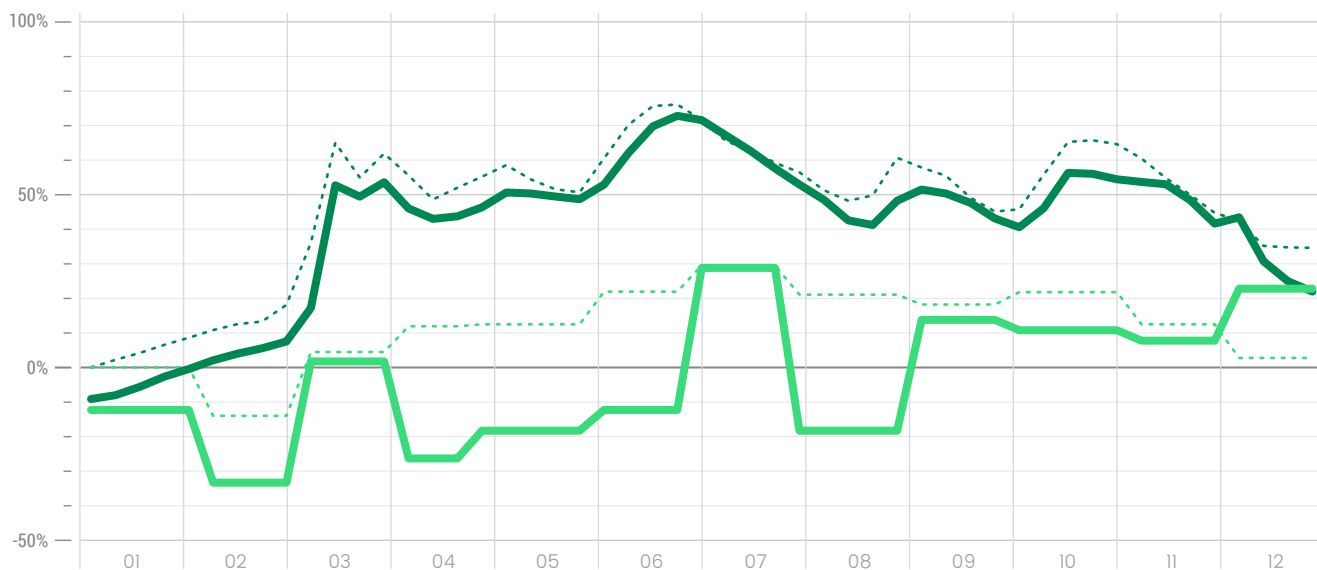
Stawki za fracht utrzymane zostaną prawdopodobnie na stabilnym poziomie, a jeśli wzrosną, to niewiele. Nie wiadomo natomiast, jakie będą ostateczne skutki wprowadzonego 5 lutego unijnego embarga na rosyjskie surowce energetyczne. Cena diesla będzie zależała nie tyle od poziomu rezerw paliwowych, ale od dostępności surowca.



Włochy zmierzają do recesji?

PALIWO I STAWKI ZA FRACHT NA TLE ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ Z WYBRANYCH KRAJÓW (2022 R.)

● DIESEL (IT) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● STAWKI KRAJOWE (IT) ● STAWKI KRAJOWE (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Źródło: Platforma CargoON, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska

indeks: Krajowy transport drogowy w krajach europejskich 2022 (średnia DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Tygodniowe ceny konsumpcyjne oleju napędowego bez cel i podatków (średnie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ref.: średnia UE, 3 stycznia 2022 r

Podobnie jak na większości rynków europejskich stawki frachtu we włoskim transporcie międzynarodowym mocno związane były z kosztami oleju napędowego. Koszty paliwa okazały się w 2022 r. nieco poniżej średniej europejskiej, co pozwalało także utrzymać niższe ceny frachtu i dzięki temu zapewnić większą konkurencyjność włoskim przewoźnikom. (Choć oczywiście nie tylko ceny oleju napędowego miały wpływ na rosnące koszty przewoźnika, ale był to czynnik dominujący. Obecnie koszty paliwa wynoszą bowiem około 40-50% wszystkich kosztów ponoszonych przez firmy transportowe).

Dużym ograniczeniem dla rozwoju włoskich sieci dostaw jest czas oczekiwania na załadunek i rozładunek towarów, który wg Centro Studi di Federtrasporti wynosi średnio 4 godziny. W wyniku restrykcyjnych austriackich przepisów dotyczących przejazdu przez przełęcz Brenner przewoźnicy włoscy mają mniejsze możliwości przewozowe. Ograniczają one bowiem ruch w kierunku Niemiec, które są ważnym partnerem handlowym dla Włochów. Włochy podobnie jak pozostałe kraje unijne borykają się także z brakiem kierowców (obecnie około 20 tysięcy).

C O D A L E J ?

01

Według agencji badawczej Transport Intelligence wzrost wolumenu transportowego we Włoszech będzie jednym z najniższych w Europie i wyniesie w 2023 r. około 0,3%. Głównych źródeł tej sytuacji upatruje się w wysokiej inflacji, wzroście stóp procentowych oraz wysokich kosztach energii. Spada popyt konsumencki z jednej strony, a z drugiej rosną koszty przedsiębiorstw, które zmuszone są podwyższyć ceny produktów i usług w wyniku szalejących cen energii.

02

Prognozy co do wzrostu gospodarczego są sprzeczne. Według Międzynarodowego Funduszu Walutowego Włochy (obok Niemiec) dotknie płytką recesja. Oba kraje są zdaniem MFW najbardziej narażone na skutki odcięcia od rosyjskiego gazu. Włochy próbują się ratować sprowadzaniem większej ilości gazu z Algierii, bo łączy je podmorski gazociąg. Z kolei zdaniem EY Italian Macroeconomic Bulletin gospodarka włoska urośnie w 2023 r. o 0,6%.

03

Rząd włoski próbuje ratować sektor transportowy poprzez publiczne wsparcie. Przepływ pieniędzy jest jednak od miesięcy zablokowany przez biurokratyczne procedury, co spotyka się z krytyką stowarzyszeń transportowych. Chodzi o zrekompensowanie wydatków na olej napędowy, na co przeznaczono m.in. 200 milionów euro w ustawie budżetowej oraz kolejne 85 w dekrete Aiuti ter. Zwiększanie długu publicznego poprzez wsparcie dla zagrożonych sektorów gospodarki może z drugiej strony jeszcze bardziej nakręcić spiralę inflacyjną.

04

Pozytywnym impulsem, który rodzi nadzieję dla łańcuchów dostaw są wyniki sprzedaży pojazdów ciężarowych za 2022 r. Wprawdzie zmalała sprzedaż samochodów dostawczych (wobec oczekiwanych spadków w transporcie krajowym), ale wzrosła sprzedaż pojazdów ciężkich (powyżej 16 ton masy całkowitej) o 4,1%.

WZRASTA ZNACZENIE DIGITALIZACJI

Damiano Frosi

dyrektor Obserwatorium Logistyki Kontraktowej na Politechnice Mediolańskiej (MIP) dzieli się spostrzeżeniami z rynku włoskiego. Obserwatorium prowadzi regularne badania na rynku włoskiej logistyki kontraktowej, które bliskie są trendom europejskim.



01

Już w czasie pandemii Covid-19 łańcuchy dostaw wykazały się dużą odpornością, umożliwiając kontynuowanie biznesu. Po silnym ożywieniu w 2021 r., w drugiej połowie 2022 r. wielkość wolumenów przewozowych ustabilizowała się, co uważam za pozytywny sygnał na rynku usług logistycznych. Przed dostawcami tych usług stoi jednak wiele wyzwań związanych przede wszystkim ze wzrastającymi kosztami działalności.

02

Dochodzi do coraz liczniejszych fuzji i przejęć, co owocuje powstawaniem dużych graczy na międzynarodową skalę charakteryzujących się wysokim poziomem integracji oraz większą ekspansywnością. Dzięki temu wzrasta w tych firmach wartość CAPEX (capital expenditures) – poziom inwestycji w stosunku do bieżących wydatków. Większość przedsiębiorstw zmieniła także podejście do transportu, skupiając się bardziej na budowaniu współpracy między nadawcą, odbiorcą i dostawcą usług logistycznych.

03

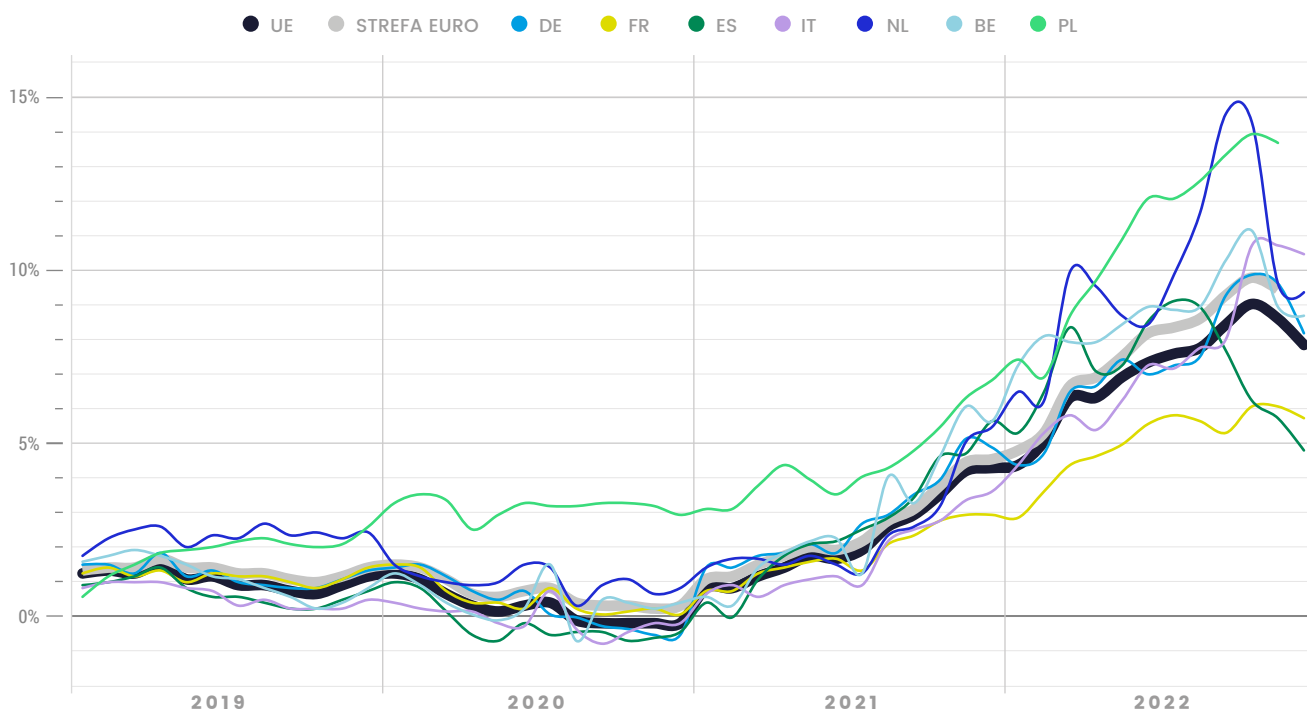
W korporacyjnych realiach coraz bardziej wszechobecna staje się logistyka 4.0, czyli większe skupienie na automatyzacji i cyfryzacji w łańcuchu dostaw. Włoskie firmy koncentrują się zwłaszcza na rozwiązaniach w sektorze digitalizacji, czyli wdrażaniu technologii służących do gromadzenia i zarządzania danymi cyfrowymi. Inwestują także w systemy do automatyzacji procesów magazynowych oraz w narzędzia do analizy danych, takich jak Big Data.

Inflacja w odwrocie?

Jeśli chodzi o wysokość inflacji HICP, to czarnym miesiącem ubiegłego roku okazał się październik. Spośród prezentowanych państw (+ średnia w krajach strefy euro) najwyższą inflację wśród analizowanych krajów odnotowała Polska – tak było zresztą od początku roku. W feralnym październiku inflacja osiągnęła w Polsce poziom 16,4%, podczas gdy w tym samym czasie wskaźnik w Unii Europejskiej wynosił 11,5%, a w strefie euro jeszcze mniej, bo 10,6%. Zresztą w całym ubiegłym roku kraje strefy euro cieszyły się niższą inflacją niż pozostałe kraje Wspólnoty. Na wysoką, rosnącą inflację w Euro-

pie silny wpływ miał oczywiście kryzys energetyczny, w tym drastyczna podwyżka cen oleju napędowego, a wraz z nią wzrost kosztów transportu. A transport – jak wiadomo – ma w każdym kraju wysoki udział w PKB. Strefa euro okazała się w pewnym stopniu tarczą ochronną przed jeszcze bardziej dotkliwym wpływem miecza inflacyjnego. Przykładem są Niemcy. Mimo że gospodarkę niemiecką dotknęły najwyższe ceny oleju napędowego, inflacja nie poszybowała tam tak wysoko, jak w Polsce, Czechach czy Rumunii. (W tym ostatnim państwie osiągnęła na koniec roku wysokość 16,8%).

ŚREDNIA EUROPEJSKA NA TLE INFLACJI W WYBRANYCH KRAJACH ORAZ W STREFIE EURO (2022 R.)



Źródło: opracowanie własne

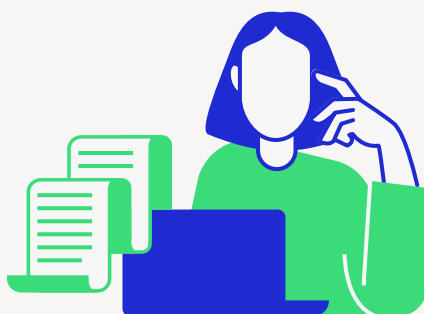
C O D A L E J ?

01

Ostatnie 2 miesiące ubiegłego roku przyniosły jednak pewną nadzieję, bo inflacja we wszystkich krajach Unii Europejskiej zaczęła powoli spadać. Czy trend spadkowy okaże się trwały, dowiemy się nie wcześniej niż wczesną wiosną. 5 lutego br. weszło bowiem w życie embargo na surowce energetyczne z Rosji, a jego ostateczne skutki są na razie nieprzewidywalne. Innym ważnym kryterium będzie poziom popytu konsumenckiego, ceny żywności oraz nastroje wśród przedsiębiorców, które w końcowym efekcie przełożą się na inwestycje.

02

Wg prognoz Komisji Europejskiej w 2023 r. inflacja na rynku europejskim spadnie do poziomu 7%, a w kolejnym roku do 3%. W krajach Europy Środkowo-Wschodniej te wartości mogą być o kilka punktów procentowych wyższe.



Dane użyte w materiale pochodzą z platformy Trans.eu



02

Komentarze i prognozy

W 2023 r. nałoży się na siebie wiele trendów.

Jeszcze nigdy w powojennej historii europejskich gospodarek nie znaleźliśmy się w podobnej sytuacji.



Szalone łańcuchy dostaw

Jeszcze nigdy w powojennej historii europejskich gospodarek nie znaleźliśmy się w podobnej sytuacji. Przez Europę i świat przetoczył się w ostatnich dwóch latach prawdziwy armagedon. Pandemia Covid-19, wojna w Ukrainie, gigantyczne podwyżki cen surowców energetycznych, nabierająca tempa inflacja. I oto mamy 2023 r., co do którego eksperci ekonomiczni mają często rozbieżne zdania. A menedżerowie łańcuchów dostaw zadają sobie pytanie: kiedy się skończy to szaleństwo? Niestety nikt nie ma na razie dobrej odpowiedzi.

Trzeba jednak przyznać, że końcówka ubiegłego roku przyniosła pewną nadzieję. Inflacja w strefie euro wyhamowała na końcu roku do poziomu 9,2%, a w większości krajów unijnych (z wyjątkiem Węgier) powoli, ale systematycznie spada. Najniższy poziom inflacji odnotowała na końcu roku Hiszpania, a wynik 5,5% zdaje się dobrą wróżbą dla reszty Europy. Stawia to także Hiszpanię w dobrej sytuacji jako międzynarodowego (czołowego w Europie) przewoźnika, który ma szansę konkurować na najważniejszych trasach kontynentu. Choć trzeba dodać, że aktualny rok może być dla większości przewoźników oraz firm produkcyjnych i dystrybucyjnych czasem prawdy.

Niepokój przed chaosem

- Największym wyzwaniem dla sieci dostaw będzie postępująca recesja, nadal wysoka stopa inflacji oraz koszty energii - potwierdza **Guido Kuckartz**, ekspert od łańcuchów dostaw, dyrektor obszaru DACH w CargoON - W Niemczech i pozostałych krajach regionu odczuwalny jest spadek produkcji, nawet Amazon spodziewa się spadku dostaw o 30-40%. Niektóre sektory gospodarki, jak chociażby FMCG, rolnictwo i budownictwo posiadają własną flotę ciężarówek i samochodów dostawczych, dzięki czemu nie są uzależnione od capacity dostępnego na rynku - dodaje Kuckartz.

W wypowiedziach ekspertów rynku logistycznego przeważa oczywiście niepokój przed chaosem w łańcuchach dostaw, co oznacza dla menedżerów kolejny rok bez planowania, ale działanie wyłącznie tu i teraz. I pewnie dopóki nie skończy się wojna w Ukrainie, a ceny ropy naftowej nie osiągną prze-

widywalnego pułapu - dalej to będzie „zarządzenie szaleństwem”. Choć **Xavier Villetard**, partner w firmie bp2r zajmującej się doradztwem w łańcuchach dostaw podchodzi do aktualnej sytuacji spokojnie. - Rynek przewozów drogowych znajduje się w okresie przejściowym, z niepewną perspektywą w bieżącym roku. Firmy transportowe rozpoczęły miniony rok z dobrymi wynikami, ale popyt stopniowo słabł - komentuje sytuację na rynku francuskim, co zresztą dobrze oddaje także trend w większości krajów Unii Europejskiej.



Martin Bulheller

rzecznik prasowy
Federalnego
Stowarzyszenia Transportu
Drogowego, Logistyki
i Utylizacji (BGL)

Opóźnienia w magazynach

W Niemczech od wielu lat istnieje problem długiego czasu oczekiwania na rozładunek lub załadunek towarów. Wiele firm produkcyjnych i handlowych zredukowało własny personel magazynowy i często wykorzystuje do pomocy kierowców ciężarówek. Z drugiej strony jednak wielu załadowców korzysta już z rozwiązań cyfrowych, w postaci np. systemów awizacji online. Wyzwaniem są jednak częste korki na niemieckich autostradach, które sprawiają, że czasy przyjazdu stają się nieprzewidywalne. W ograniczaniu problemu dostaw na czas nie pomaga także coraz większy brak kierowców.



Koszty energii hamują gospodarkę

W ubiegłym roku włoskie firmy produkcyjne i dystrybucyjne mocno odczuwały niedobór powierzchni przewozowej, a najdotkliwiej problem ten dotknął przedsiębiorstw średniej wielkości, które generują 30-40 zleceń transportowych dziennie. Wiele firm zastosowało wobec tego rozwiązania technologiczne, które optymalizują przepływ dostaw i pomagają unikać zatorów przed magazynami. Jak wskazują zresztą ostatnie badania Politechniki Mediolańskiej, cyfryzacja łańcucha dostaw to silny trend, w kierunku którego zmierza większość firm. Także przewoźnicy coraz częściej wdrażają rozwiązania technologiczne. Czynnikiem w pewnym stopniu hamującym te wydatki jest jednak kondycja gospodarki. Wzrost kosztów produkcji, szczególnie cena energii, odbijają się na kondycji przedsiębiorstw.

Nicolò Calabrese

Country Manager Italy
w CargoON



Francuska gospodarka rozpoczęła 2023 rok na solidnych podstawach. Tempo wzrostu PKB należało w 2022 r. do najwyższych w Europie, a mimo inflacji i spowolnienia w drugiej połowie roku udało się zakończyć go ze wzrostem na poziomie 2,6%. – Rentowność przewoźników utrzymała się na przyzwoitym poziomie, bo wysokie ceny oleju napędowego kompensował firmom prawny mechanizm indeksacji cen oraz pomoc rządowa. Inflacja powoduje

jednak ciągły wzrost kosztów produkcji, a przecież firmy jeszcze inwestują w cyfryzację i dekarbonizację biznesu. Mimo spadającego popytu na usługi transportowe, układ sił daje wciąż przewagę przewoźnikom. Jak długo jeszcze – oto jest pytanie – uzupełnia dyrektor Villetard.

Świat bez węgla

Francuski ekspert wskazał na ważną kwestię poruszoną przez wszystkich naszych rozmówców, a którą można sprowadzić do jednej frazy: chaos chaosem, ale przedsiębiorcy nie mogą zapomnieć o kontynuowaniu cyfryzacji biznesu i przygotowaniu do jego całkowitej dekarbonizacji. Firmy doskonale pamiętają nieodległe czasy pandemii i wiedzą, że to właśnie automatyzacja procesów zarządzania pomogła im przetrwać najgorsze chwile. Większość uczestników łańcucha dostaw pamięta także o tzw. Europejskim zielonym ładzie, czyli osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. Potwierdza to **Jordi Espin Vallbona**, sekretarz TRANSPRIME, hiszpańskiego stowarzyszenia załadowców. – Ograniczanie emisji dwutlenku węgla to jeden z najważniejszych tego- rocznych priorytetów dla europejskiego przemysłu i firm dystrybucyjnych. On zdaje się ważniejszy niż bieżąca sprawność operacyjna – przekonuje.

Sekretarz Espin wie co mówi: TRANSPRIME jest częścią Europejskiego Stowarzyszenia Załadowców (European Shippers' Council), które od kilku lat przygotowuje się do globalnych zmian w pracy sieci dystrybucyjnych. ESC wspólnie z Międzynarodową Unią Transportu Drogowego (IRU) oraz Międzynarodowym Forum Transportowym (ITF) wspólnie przygotowało protokół dobrych praktyk w łańcuchach dostaw. Jego częścią jest tzw. certyfikat dobrych praktyk załadowcy, który właśnie wdrażany jest w Hiszpanii jako kraju pilotażowym. – Chodzi o upowszechnienie właściwych relacji między załadowcą a przewoźnikiem, np. poprzez poprawę warunków pracy kierowców w punktach załadunku i rozładunku – dodaje Jordi Espin.

European Shippers' Council prowadzi działania zmierzające do stworzenia w skali globalnej zrównoważonego łańcucha dostaw. A jego najważniejszym warunkiem jest digitalizacja i jeszcze raz digitalizacja – powtarzają menedżerowie z ESC. – Łańcuch dostaw



Wysoka inflacja i niepewny popyt

Chociaż druga połowa ubiegłego roku przyniosła spadek ilości przewożonych towarów, załadowcy przygotowani są na nowe zakłócenia w łańcuchach dostaw. I zawczasu koncentrują się na zabezpieczeniu capacity. Obecny rok postrzegany jest przez branżę transportowo-logistyczną jako szczególnie niepewny. Niepokoi wysoka inflacja i niepewny popyt, a branżę czeka jeszcze głęboka transformacja energetyczna i cyfrowa. Rosnącym wyzwaniem strukturalnym jest także postępujący brak kierowców. Łańcuchy dostaw przekształcają się w bardziej elastyczne i odporne na zmiany, a menedżerowie zarządzający ryzykiem dążą do dywersyfikacji dostawców oraz wykorzystania technologii do zarządzania siecią logistyczną w czasie rzeczywistym. Wszystko po to, aby uniknąć zakłóceń w pracy łańcuchów.



Ricardo Ochoa de Aspuru

założyciel i dyrektor portalu o logistyce Cadena de Suministro (cadenadesuministro.es)

można usprawnić tylko wtedy, gdy wiadomo, gdzie znajdują się wąskie gardła w przepływie towarów. Chodzi przykładowo o najdłuższe przestoje transportowe czy skalę zużycia paliwa – jednym słowem o lokalizację miejsc, gdzie generowane są najważniejsze koszty. Wszystkie te użyteczne dane można uzyskać wyłącznie dzięki cyfryzacji – przekonują np. holenderscy menedżerowie **Machiel van der Kuijl** oraz **Johan Kerver** na łamach Management Scope.

Transport, czyli serce systemu

Stopniowe odchodzenie od emisji dwutlenku węgla w przemyśle i transporcie oraz digitalizacja łańcucha dostaw to zresztą dwa nierozdzielnie związane ze sobą procesy, które prowadzą do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju. (A pamiętajmy, że w ramach przyjętego pakietu przepisów Fit for 55, już w 2035 r. unijnym celem klimatycznym jest redukcja emisji spalin do 55%, a pojazdy z tradycyjnymi silnikami przestaną być rejestrowane). Zegar

tyka, a postępy w tym obszarze są w europejskich gospodarkach wciąż niewystarczające. Menedżerowie logistyki i dyrektorzy zarządzający w przedsiębiorstwach mają w tej sytuacji niezły węzeł gordyjski do rozplątania. Dlaczego? Bo gospodarki znajdują się w fazie spowolnienia, spada wolumen dostaw i popyt konsumpcyjny, a tymczasem trzeba myśleć o cyfryzacji zarządzania, a więc o sporych wydatkach. Ale już niewielkie inwestycje, chociażby w systemy awizacji dostaw czy organizacji transportu przynoszą szybkie i wymierne efekty. Bo mimo spowolnienia europejskich gospodarek transport pozostanie sercem całego systemu, a wszystko wskazuje na to, że przewoźnicy nadal będą pilnie poszukiwani. Wiele zależy oczywiście od regionu i branży.

– W bieżącym roku spodziewany jest w Europie spadek produkcji żywności, który doprowadzi niewątpliwie do spadku popytu na obsługę chłodniczego łańcucha dostaw – tłumaczy **Viet Nguyen**, analityk zajmujący się logistyką żywności w Rabobank Food & Agribusiness. – Ale nie wszędzie przewidywany jest

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



spadek dostaw. – Wprowadzie w przypadku sektora mięsnego to już staje się widoczne, bo np. zmniejsza się ilość wieprzowiny eksportowanej do Chin, ale już w sektorze produktów świeżych produkcja prawdopodobnie pozostanie stabilna w większości krajów europejskich – dodaje.

Frachty w dół? Raczej nie

Zarówno Nguyen, jak i wielu innych analityków łańcuchów dostaw zadaje sobie jednak pytanie o dostępność przestrzeni ładunkowej. Wprowadzie na całym kontynencie maleje zapotrzebowanie na capacity transportowe, ale wszelkie analizy wskazują, że pracy dla przewoźników mimo wszystko nie zabraknie, a spadku cen frachtów raczej nie należy się spodziewać. Skąd takie przewidywania? Przewoźnicy znajdują się pod ścianą, jeśli chodzi o możliwości utrzymania rentowności – obniżają marże, ostrożnie przerzucają na klientów część kosztów, ale obniżenie stawek frachtowych oznaczać może dla wielu firm transportowych bankructwo, które ostatecznie może prowadzić do utraty capacity transportowego na całym europejskim rynku. Odbudowa potencjału będzie niezwykle kosztowna.

A koszty w 2023 r. będą dużo wyższe. Jak obliczył niedawno Belgijski Instytut Transportu Drogowego i Logistyki (ITLB) koszty w transporcie międzynarodowym wzrosną przeciętnie 12,0 –13,5% w zależności od kraju. Wzrost wynagrodzeń kierowców, wyższe ceny zakupu floty samochodowej, wyższe opłaty drogowe i składki ubezpieczeniowe, itd. Analiza nie obejmuje kluczowego kosztu, czyli ceny oleju napędowego. Nikt nie umie bowiem przewidzieć, jak zachowają się długofalowo producenci paliw oraz giełdy światowe po wprowadzonym niedawno (5 lutego br.) embargu na dostawy surowców energetycznych z Rosji.

Poza tym rynek transportowo-logistyczny boryka się przecież z wielkim problemem strukturalnym, czyli brakiem kierowców, a jest to problem szybko narastający. Średnia wieku europejskiego kierowcy wynosi około 50 lat, ale np. w Polsce, która przewozi 1/5 wolumenu towarów kierowca ma przeciętnie 56 lat. Młodzi ludzie rzadko garną się do tego zawodu, a wysiłki firm transportowych, operatorów logistycznych i branżowych stowarzyszeń, które starają się poprawić jakość pracy kierowcy i zmienić jego wcześniej-

szy wizerunek nie przynoszą na razie oczekiwanych rezultatów. Kierowców jeszcze w tym roku zaczną szybko ubywać, a potrzeby są cały czas ogromne. Jak oblicza IRU, w 2026 r. może zabraknąć około dwóch milionów kierowców! Nie pozostanie to bez wpływu na dostępność capacity transportowego, a więc także stawki frachtowe.

Cyfrizacja, cyfrizacja

Jak wobec tego firmy produkcyjne i handlowe mogą sobie radzić na tym szalonym, pogrążonym w chaosie rynku? **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager zajmujący się rynkiem załadowców w CargoON dostrzega trend, o którym już wielokrotnie wspominaliśmy. – Rynek logistyczny powoli zaczyna adaptować się do wahań stawek transportowych i dostępności pojazdów. Zarówno firmy spedycyjne jak i załadowcy sięgają po nowe narzędzia, które umożliwiają płynne przejście pomiędzy zlecaniem ładunków kontraktowych i spotowych. Sądzę, że jednym z najpoważniejszych wyzwań w 2023 r. okaże się usprawnienie procesów organizacji transportu, gdyż mają one istotny wpływ na

podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw – tłumaczy. Swoje spostrzeżenia odnosi wprawdzie do rynku polskiego, ale podobny trend związany z automatyzacją zleceń transportowych, postępującą cyfrizacją oraz elastycznością w poszukiwaniu brakującego capacity potwierdzają także eksperci na innych rynkach.

Do ideału jednak wiele jeszcze brakuje, nie jesteśmy nawet w połowie procesu pełnej cyfrizacji łańcucha dostaw. Nawet zaawansowane zdawałoby się rynki, mają wiele do nadrobienia. – Transport pozostaje we Francji sektorem słabo zdigitalizowanym. Wielu załadowców nadal pracuje za pomocą e-maili, telefonów, a nawet faksów. Wskaźnik wyposażenia w Transport Management System (TMS) wśród załadowców wynosi około 15%. Niedobór przestrzeni ładunkowej oraz rosnące koszty frachtu zmuszają jednak firmy do poszukiwania nowych rozwiązań – wyjaśnia **Xavier Villetard**, ekspert łańcucha dostaw z paryskiej firmy doradczej bp2r.

Cóż można dodać więcej? 2023 r. to będzie kolejny ciekawy rok. I oby nie był czasem głębokiego kryzysu, ale raczej płytkiej recesji.



Branżę czekają inwestycje

Żyjemy w bardzo niepewnych czasach i przewidywania co do sytuacji na rynku transportowym są bardzo trudne. Pandemia Covid-19 weszła w kolejną fazę, nie jest jeszcze w pełni za nami, a globalne łańcuchy logistyczne wciąż odczuwają jej skutki. Ponadto na pracę łańcuchów logistycznych mocno wpływa konflikt w Ukrainie, a nic nie wskazuje na to, aby miał się wkrótce zakończyć. Przewoźnicy i sektor logistyczny stoją przed decyzjami, w jakich obszarach podejmować strategiczne inwestycje, a czeka nas przecież wdrożenie europejskiego Zielonego Ładu, dekarbonizacja transportu drogowego oraz przejście na technologię paliw alternatywnych.



Raluca Marian

dyrektorka przedstawicielstwa IRU (International Road Transport Union) przy Unii Europejskiej



03

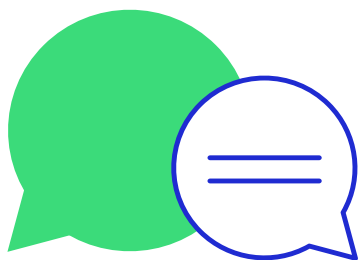
Wyzwania 2023

Jak przewidują menedżerowie i prezesi europejskich firm, chociaż gospodarki i łańcuchy dostaw czeka wiele wyzwań, nie musi to być rok ponownego drastycznego osłabienia strumieni handlowych.



O czym mówią menedżerowie?

Jak przewidują menedżerowie i prezesi europejskich firm, chociaż w obecnym roku czeka gospodarki i łańcuchy dostaw wiele wyzwań, nie musi to być rok ponownego drastycznego osłabienia strumieni handlowych. Podsumowaliśmy najczęstsze odpowiedzi CEO i menedżerów logistyki dotyczące wyzwań w 2023 r.



Optymalizacja kosztów. Jeszcze nigdy zwiększanie efektywności i szukanie oszczędności nie było tak ważne. Przy coraz większych powiązaniach biznesowych i rozległych łańcuchach dostaw nie da się tego zrobić bez agresywnej (czytaj: szybkiej) cyfryzacji całej sieci dostaw. Po to, aby w porę wychwytywać miejsca, w których generowane są nadmierne koszty.

Wysokie koszty surowców energetycznych. Wysokie ceny oleju napędowego, gazu (w tym wykorzystywanego w transporcie LNG), a także energii elektrycznej i komponentu AdBlue są powodem dużego bólu głowy przedsiębiorców, w tym przewoźników. Kłopot w tym, że nikt nie potrafi przewidzieć, jaki będzie dalszy scenariusz wydarzeń. Jesteśmy krótko po wprowadzeniu ostatecznego embarga na dostawy surowców energetycznych z Rosji (5 lutego br.), co może – ale nie musi – wywołać trwałe perturbacje na giełdach surowcowych.

Może zabraknąć nie tylko ropy naftowej, ale przede wszystkim gazu. Według obliczeń prestiżowego Instytutu Jagiellońskiego w 2023 r. deficyt gazowy przewiduje się na poziomie od 25 do 49 mld metrów sześciennych „błękitnego paliwa”. Ratunkiem jest oszczędzanie, a także udrożnienie linii przesył-

wych LNG z Hiszpanii i Włoch w głąb kontynentu. Oraz ponownie – jak wcześniej – analiza danych przez systemy informatyczne, aby wykorzystanie oleju napędowego oraz gazu w łańcuchu dostaw było najbardziej optymalne.

Zarządzanie łańcuchem dostaw poprzez Big Data. Analiza, przetwarzanie i wyciąganie wniosków z coraz większej ilości danych cyfrowych to jedyny możliwy kierunek rozwoju firm. Kto szybciej wdroży kolejne rozwiązania technologiczne pozwalające sprawnie podejmować decyzje biznesowe – ten wyprzedzi konkurencję, a co najważniejsze przetrwa w rynkowej dżungli. Co ważne, nie wszystkie inwestycje technologiczne pochłaniają wielkie koszty. Przykładowo wykorzystanie odpowiedniej platformy do stałej współpracy z przewoźnikami oraz zamawiania przewozów to niewielka inwestycja, którą można szybko wdrożyć. I która niemal od razu przyniesie oszczędności dla załadowcy.

⋮ **Nie ma cudownego sposobu na sprawne działanie łańcucha dostaw. Ale jeżeli chcemy działać racjonalnie, powinniśmy inwestować w cyfryzację.**

Inflacja i spowolnienie gospodarcze. Jak przewiduje Europejski Bank Centralny inflacja w Unii Europejskiej będzie w br. powoli spadać. I wyniesie średnio 6,3% (w porównaniu do 8,4% w 2022 r.). Cała Europa znajdzie się na gospodarczym hamulcu, zmaleje PKB we wszystkich krajach, choć recesja na kontynencie nie jest wcale pewna. Wg prognoz Komisji Europejskiej wzrost gospodarczy może wynieść w 2023 r. około 0,3 proc., ale w strefie euro już 3,1 proc. Zagrożeniem dla europejskich łańcuchów dostaw jest poważna zadyszka gospodarki niemieckiej, która może wpaść w lekką recesję (jeśli sprawdzi się prognozowany wynik -0,6% wzrostu).

Wzrost znaczenia transportu intermodalnego. Wobec rosnących kosztów oleju napędowego i gazu oraz w związku z trendem „zielonej logistyki” wzrasta znaczenie transportu intermodalnego. Tym bardziej,

że mimo wojny w Ukrainie rosną przewozy kolejowe tzw. Nowym Jedwabnym Szlakiem łączącym chińskie prowincje z krajami Europy Zachodniej.

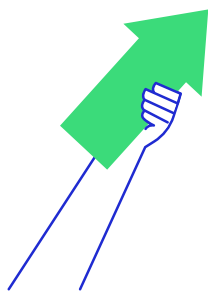
Inwestycje w „zielony łańcuch dostaw” w magazynach. Wzrost kosztów energii elektrycznej i ogrzewania powoduje wzrost kosztów utrzymania magazynów (a co za tym idzie – podniesienie wysokości stawek najmu). Aby zmniejszyć koszty oraz wprowadzić rozwiązania proekologiczne niezbędne będą inwestycje w alternatywne źródła energii, np. farmy fotowoltaiczne albo co najmniej dywersyfikacja źródeł energii. Na rynku magazynowym coraz bardziej będą zyskiwać obiekty z certyfikatami BREEAM czy LEED. Ten proces już trwa, a w 2023 r. nabierze dodatkowego rozpędu.

12 – 13,5%

O tyle wzrosną średnio koszty w transporcie międzynarodowym w Unii Europejskiej w 2023 r. Składają się na to m.in. wyższe koszty związane z wynagrodzeniem kierowców, cenami zakupu floty samochodowej oraz kosztami leasingu, a także podwyżką opłat drogowych i składek ubezpieczeniowych.

Poziom kosztów nie jest ostateczny, bo nie uwzględnia ewentualnych zmian na rynku paliwowym. Wzrost kosztów przewoźnicy będą próbowali przerzucić po części na załadowców. Nie mają zresztą innego wyjścia, jeśli chcą przetrwać na rynku.

Belgijski Instytut Transportu Drogowego i Logistyki 2022



WYZWANIA PRZED SIECIAMI DOSTAW

komentarz **Piotra Rocznika**,
eksperta łańcucha dostaw, Dyrektora ds. Doradztwa
Biznesowego w Trans.eu i CargoON



Niewątpliwie łańcuchy dostaw znajdują się w fazie dynamicznych zmian. Menedżerowie zmierzają się z trendami, które pozwolą dostosować się do realiów gospodarczych.

01

Elastyczność

Strategie zakupowe w obszarze transportu drogowego powinny uwzględniać trendy rynkowe i dawać możliwość adaptacji do aktualnej sytuacji. Kluczowa więc wydaje się zdolność do podejmowania decyzji w oparciu o dane (benchmark stawek). Przyniesie to wymierne korzyści w dostępie do środków transportu (capacity) oraz umożliwi efektywniejsze zarządzanie budżetem transportowym.

02

Kontrakt i spot

Na osobną uwagę związaną z elastycznością zasługuje trend dotyczący szybkiego przechodzenia między modelami poszukiwania capacity. Firmy produkcyjne i handlowe będą zmuszone do korzystania z umów kontraktowych, ale także szybkich umów zawieranych na rynku spotowym. Ten model współpracy z przewoźnikami w transporcie drogowym zaznaczył się już w ubiegłym roku.

03

Przejrzystość łańcucha dostaw

Dla producenta lub firmy dystrybucyjnej szczególnie istotne wydaje się pozyskanie informacji o dostawcach na niższych poziomach, z którymi nie wiąże ich bezpośrednia współpraca. W przypadku transportu drogowego szczególnie ważne będzie cyfrowe połączenie pomiędzy dostawcami, z wykorzystaniem platform do zarządzania transportem. Powiązania na platformach do zarządzania transportem drogowym powinny pójść jeszcze dalej: coraz częściej w środowisko załadowcy wprowadzani są przewoźnicy, z którymi nie ma on bezpośredniej relacji biznesowej, a którzy dostarczają lub odbierają towary na zlecenie trzeciej strony. Taka pełna przejrzystość całego złożonego kanału handlowego pozwala podejmować bardziej efektywne decyzje biznesowe.

04

Uproszczenie przetargów

Już w ubiegłym roku wiele przedsiębiorstw – załadowców wykorzystywało technologię w procesach zakupowych, ale w 2023 r. będziemy obserwowali trwałą zmianę paradygmatu i odejście od długotrwałych procesów przetargowych na rzecz dynamicznych przetargów na krótsze okresy. Takie podejście pozwoli lepiej wykorzystać potencjał rynku i zabezpieczyć środki transportu na potrzeby realizacji dostaw (order execution). Szybkie przetargi wydają się rozwiązaniem, przed którym nie ma ucieczki: zbyt często zmieniają się okoliczności gospodarcze.

05

Zrównoważony rozwój

W 2023 r. weszły w życie nowe przepisy związane z określeniem wielkości emisji pochodzącej z transportu drogowego. Chodzi o realizację kolejnego kroku w ramach protokołu GHG (The Greenhouse Gas Protocol) i tzw. emisję z zakresu trzeciego, czyli Scope 3 emission. Transport i dystrybucja objęte są obowiązkiem pomiaru i raportowania emisji CO₂ (śladu węglowego) w łańcuchu dostaw. Poza tym duże firmy obowiązują unijny standard sprawozdawczości niefinansowej, który obejmuje zasady zrównoważonego rozwoju (w tym ochrony środowiska). W obu przypadkach potrzebne są inwestycje w technologię diagnozującą źródła emisji dwutlenku węgla w łańcuchu dostaw.

06

Relacje z dostawcami oraz klientami

Coraz bardziej zyskuje na znaczeniu budowa wspólnego środowiska technologicznego, w którym załadowca razem z dostawcami oraz klientami może korzystać ze środków transportowych własnych oraz strony trzeciej. Platforma ułatwiająca współpracę i wspierająca przejrzystość łańcucha dostaw pozwala również optymalizować koszty transportu oraz efektywnie obniżać emisję CO₂ poprzez lepsze wykorzystanie środków transportu.

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
Nicolò Calabrese

Koordinacja projektu:

Monika Kulej - Ślusarska

Projekt graficzny:

Anna Sikora

Wsparcie projektowe:

Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez
Ernesto Bonetti
Paulina Sobolewska

Luty 2023



BY (T) TRANS.EU

Masz pytania?

Zapraszamy do kontaktu:

info@cargoon.eu



www.cargoon.eu