



RAPORT

Rynek transportowy 2024/2025

Wnioski | Prognozy | Wyzwania

Partner główny:



Patroni medialni:

trans.i**INFO**

CIĘŻARÓWKI
www.truckslog.pl **iLOGISTYKA**

TSL
BIZNES

MEDIA GROUP
EURO LOGISTICS

■ CZASOPISMO Menedżerów LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA
LOGISTYKA
I MAGAZYNOWANIE

logistics
manager

transport
manager

LOGISTYKA
a JAKOŚĆ
CZASOPISMO Menedżerów
ŁAŃCUCHA DOSTAW

LOG24

media
LOGISTYKA
portal czasopismo podcast

etransport**.pl**[®]

PORTAL
TSL.PL

Partnerzy merytoryczni i instytucjonalni:



Polski
Instytut
Ekonomiczny

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

AKPORATH[®]



tc **trans**cash****

truckerslife****
foundation

Opracowanie raportu



Jakub Szalek

ekspert rynkowy, content marketing manager w Trans.eu. Tworzy materiały dotyczące bieżących problemów branży transportowej (raporty, poradniki, webinary, podcast Świat Logistyki 4.0). Analizuje i opisuje wyzwania z jakimi mierzą się przewoźnicy i kierowcy.

Kontakt: jszalek@trans.eu



Marek Szymański

dziennikarz, content marketing manager w Trans.eu. Od kilkudziesięciu lat związany z sektorem TSL. W latach 2000-2007 pełnił funkcję redaktora naczelnego magazynu Eurologistics, wraz z zespołem przygotowywał ranking „Operator logistyczny roku” oraz Galę Logistyki - obecnie najważniejsze wydarzenie w branży TSL. Pisał o rynku transportowo-logistycznym do Pulsu Biznesu, Parkietu, Transport Managera i Logistics Managera.

Kontakt: mszymanski@trans.eu



Projekt i skład graficzny:

Krzysztof Bugaj
kbugaj@trans.eu



Promocja i dystrybucja:

Justyna Łukasiewicz
jlukasiewicz@trans.eu

Na zachodzie bez zmian – analiza danych	8
Raportowanie ESG oraz Zielony Ład w transporcie	31
Zmiany w prawie celnym	34
Kondycja finansowa branży TSL w Polsce	38
Nadzieja, że to już dno może być płonna	41
Niemcy w stanie niepewności	44
Perspektywy rynku paliw silnikowych. Garść ostrożnych refleksji	46
Koszty w górę. Ciężar dla przedsiębiorców czy impuls do innowacji?	49
Przyszłość cyfrowych dokumentów transportowych	52
Sprzedaż ciężarówek: rynek w zawieszeniu	55
Jakie wyzwania czekają firmy transportowe	59
W transporcie ciężko o optymizm	62
Cyfryzacja zmieni oblicze transportu	64
Trzeba się dostosować	68
Rynek TSL: wyzwania dla branży	71
Ochrona polskiego rynku: rewolucji nie będzie	75
Przetrwamy	78
Szczęśliwego Nowego Roku, czyli ostrożny optymizm	78

01 Frachty**02 Rynek****03 Prognozy**

Gospodarka, jeszcze raz gospodarka

Stwierdzenie, że branża transportowa - podobnie jak cały sektor transportu i logistyki - przeżywa ciężkie czasy, to oczywisty banał. Tyle że prawdziwy. W tegorocznym raporcie podsumowującym i prognozującym 2024/2025 staraliśmy się przekrojowo przedstawić najważniejsze wyzwania, przed którymi stoją przedsiębiorcy transportowi w Unii Europejskiej. - The economy, stupid. Gospodarka, głupcze - pod takim hasłem Bill Clinton wygrał wybory prezydenckie w 1992 r. To hasło sprzed kilku dekad nie straciło na aktualności. Jeśli Unia Europejska nie otrząśnie się z gospodarczego letargu, marazm w łańcuchach dostaw może trwać jeszcze długo.

Od kondycji ekonomicznej najważniejszych europejskich potęg - Niemiec i Francji, ale także całego kontynentu, zależy bowiem powrót prosperity na rynku transportowym. Rok 2025 r. ma być czasem pierwszych nieśmiałych wzrostów wolumenu przewożonych towarów. Tak w każdym razie wskazują prognozy International Road Transport Union (IRU), najważniejszej organizacji transportowej w UE. - Przetrywamy - komentują przedstawiciele branży. I przewidują ożywienie (oraz wyraźny wzrost stawek za fracht) w drugiej połowie 2025 r.

Po szczegóły zapraszamy do środka.
Redakcja

Znajduj ładunki, jakich potrzebujesz i buduj dochodowe trasy!

Zaufało nam już ponad
23 000 przewoźników



Ładunki na każdy typ nadwozia, z dowolnego miejsca w kraju i Europie, bezpośrednio od 16 500 załadowców i spedytorów.



Wiarygodnych kontrahentów. Dbamy o weryfikację załadowców i spedycji, dostarczamy przewoźnikom wygodny moduł ocen i opinii.



Pieniądze za zrealizowane zlecenia w 30 minut na Twoim koncie.



Pełen dostęp do Platformy w każdym miejscu i czasie z bezpłatną dla klientów aplikacją mobilną **Loads2GO**.

ZAŁÓŻ KONTO

www.tfc.trans.eu

01

zadłużenie

kurs euro

oferty spot

popularne trasy

kabotaż i cross-trade

FRACHTY



Jakub Szalek

Content marketing expert,
dziennikarz, Trans.eu

Na zachodzie bez zmian – analiza danych

Jeśli jakieś słowo zdominowało dyskurs branżowy ostatnich trzech lat, to jest nim niepewność. Oczekiwane odbicie gospodarcze wciąż nie nadeszło, a mnożące się wyzwania powodują, że wiele firm transportowych już go nie doczeka. Nie wszystko ma jeszcze odbicie w statystykach – pełny obraz tego co wydarzyło się w 2024 roku poznamy dopiero za kilka miesięcy lub lat. Wnioski? Przedłużająca się stagnacja jest weryfikacją dojrzałości biznesowej, m.in. umiejętności dywersyfikacji źródeł i rodzajów podejmowanych frachtów.

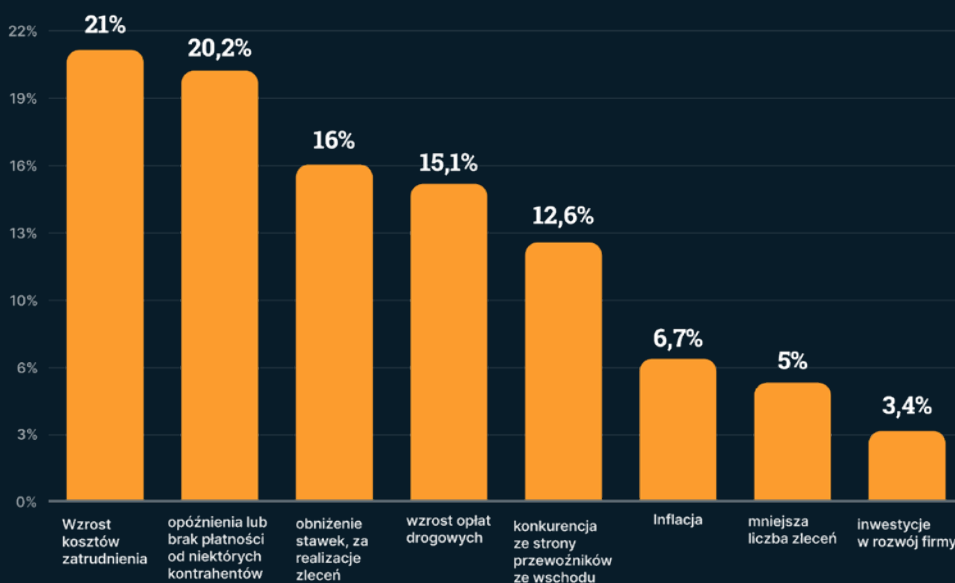
Nastroje w branży

Według wskaźników ogólnego klimatu koniunktury publikowanego przez GUS, największą różnicą między listopadem 2024 a analogicznym okresem rok wcześniej, jest wzrost znaczenia “barier wysokich obciążeń na rzecz budżetu oraz niedostatecznego popytu (z 30,0% do 32,0%)”. To właśnie większe koszty – przede wszystkim związane z podniesieniem płacy minimalnej i zatrudnieniem pracowników, stanowią główny powód zmartwień firm

transportowych, co potwierdza Finansowy Indeks Branży TSL 2024 opracowany przez Transcash.

W tym samym badaniu, niemal 50% ankietowanych uznało, że sytuacja finansowa ich firmy nie zmieniła się przez ostatnie pół roku, 21,8% zauważyło polepszenie, a pogorszenie zasygnalizowało 28,6%. To istotne deklaracje w kontekście kondycji całego sektora. Sektora, którego zadłużenie regularnie rośnie.

Które z czynników miały największy wpływ na pogorszenie się sytuacji Twojej firmy?



Zadłużenie rośnie

Według danych z Krajowego Rejestru Długów, na koniec października 2024 wynosiło ono 1,15 mld zł (mowa wyłącznie o działalności z działu 49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami). **To o prawie 34% więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku!**

Poziom zadłużenia branży				
Koniec października	Liczba dłużników	Liczba zobowiązań	Zadłużenie	Średnie zadłużenie dłużnika
2021	20 857	126 139	862 221 658 zł	41 340 zł
2022	20 350	118 725	877 507 728 zł	43 121 zł
2023	21 111	125 522	1 011 788 830 zł	47 927 zł
2024	22 577	134 244	1 155 026 418 zł	51 159 zł

Źródło: KRD - Krajowy Rejestr Długów

Nie wszystko widoczne na pierwszy rzut oka

Trwającą w branży stagnację potwierdzają też statystyki zawieszonych działalności oraz liczba rezygnacji z licencji wspólnotowej.

Wydawać by się mogło, że zjawisko to, znajdzie odzwierciedlenie również w liczbie ważnych licencji wspólnotowych na przewóz towarów. Tych jednak z roku na rok przybywa.

Zawieszenie działalności

2023	2024 (stan na 31.10)
208	346
Przedsiębiorców	Przedsiębiorców

Rezygnacja z licencji wspólnotowej dot. przewozu rzeczy

2023	2024 (stan na 31.10)
208	346
Przedsiębiorców	Przedsiębiorców

Liczba wygaszonych licencji wspólnotowych

(ze względu na likwidację działalności)

2023	2024 (stan na 31.10)
208	346
Przedsiębiorców	Przedsiębiorców

Źródło: Biuro ds. Transportu Międzynarodowego

Można by to uznać, za dobry prognostyk. Jednak dane te nie stoją w opozycji do rzeczywistości i nie zaprzeczają malejącej liczbie zdolności przewozowych na rynku. Jak zwracają uwagę przedstawiciele Biura ds. Transportu Międzynarodowego przy GITD, należy rozróżnić kwestię likwidacji działalności a jej zawieszenia. Licencja wygasa m.in. w razie likwidacji albo postanowienia o ogłoszeniu upadłości przedsiębiorcy, któremu została udzielona,

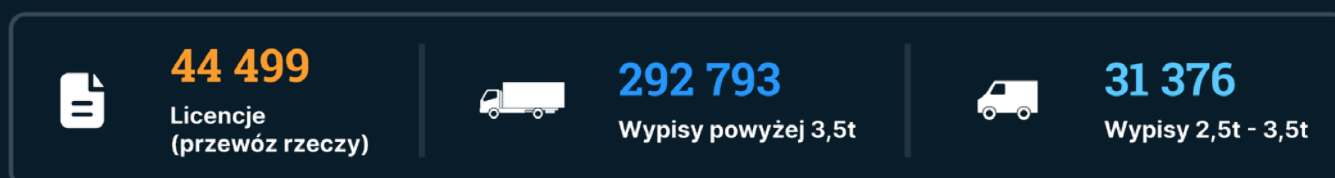
a to procesy trwające miesiące. Ponadto trzeba odnotować, że prezentowane dane obejmują również licencje firm transportowych wykonujących transport pojazdami o DMC między 2,5-2,5 t., a te od kwietnia 2022 roku wydawane są na okres 5 lub 10 lat i nadal są ważne. Dlatego pełny obraz tego co wydarzyło się w 2024 w transporcie międzynarodowym roku poznamy dopiero za kilka lat.

Uprawnienia ważne w obrocie prawnym

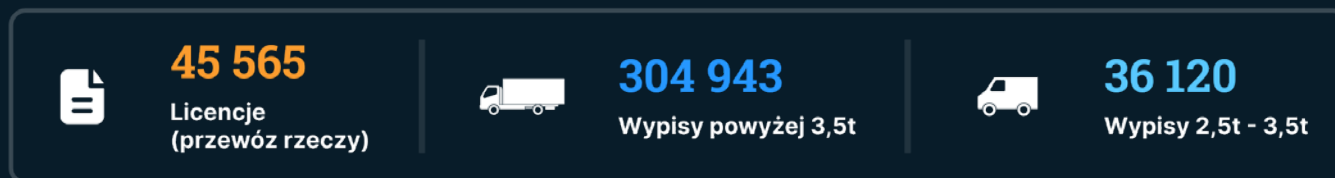
Ważne na dzień 31.12.2021 r.



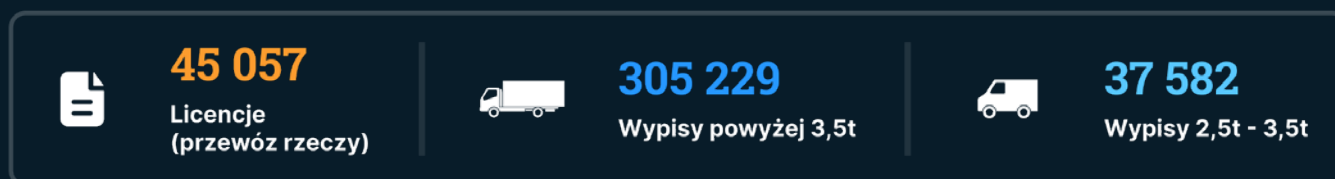
Ważne na dzień 31.12.2022 r.



Ważne na dzień 31.12.2023 r.



Ważne na dzień 31.10.2024 r.



Źródło: Biuro ds. Transportu Międzynarodowego

Winne euro

To co natomiast widoczne jest już teraz, to fakt, że w 2024 roku przewoźnikom operującym w strefie EURO doszło jeszcze jedno wyzwanie - niższy kurs unijnej waluty. Przekłada się on bezpośrednio na marżowość zleceń.

Tematem, który zniknął z agendy debat branżowych jest brak kierowców. Rynek się skurczył, co pozwoliło na ustabilizowanie luk kadrowych w tym obszarze. Problem jednak wróci, i będzie bardzo odczuwalny w momencie poprawy sytuacji gospodarczej, a także gdy pokolenie pięćdziesięciolatków stanowiące trzon zawodowych kierowców, odejdzie na emeryturę. W obliczu bieżących wyzwań kwestia ta jest marginalizowana i niewiele firm podejmuje wysiłki, by poprawić jakość pracy kierowców, chociażby w miejscach załadunku i rozładunku. Jak wynika z badań Fundacji Truckers Life tylko 2,6% ankietowanych firm planuje inwestycje uwzględniające poprawę ich obsługi (pomieszczenia socjalne, dodatkowe miejsca do rozładunku, nagradzanie pracowników za jakość i punktualność).

Źródła zleceń – rynek spotowy i kontraktowy

A jak bieżąca sytuacja wpływa na kształtowanie głównych źródeł zleceń transportowych? Według danych prezentowanych przez Upply i Transport Intelligence za pierwsze trzy kwartały 2024 roku, indeks stawek kontraktowych wciąż utrzymuje się na wyższym poziomie niż spotowych. Sytuacja ta nie zmienia się od drugiego kwartału 2023, mimo obiecujących wyników na koniec czerwca 2024. Warto jednak podkreślić, że na głównych kierunkach transportowych w Europie stawki spot są wyższe niż kontraktowe. A jak wynika z danych

Kurs Euro 2023 / 2024



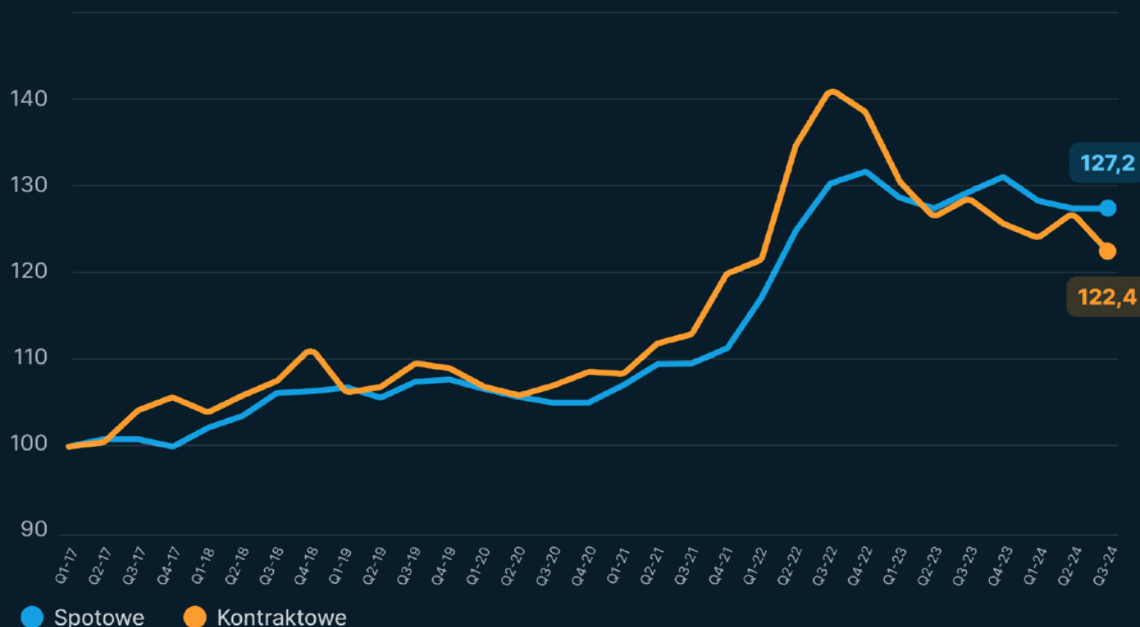
Najwyższy poziom | **4,7771** 11 Lut 2023

Najniższy poziom | **4,2056** 24 sie 2024

Obecnie | **4,2703** 13 gru 2024

prezentowanych przez Transporeon Market Insights (na dzień 15 października 2024), trend ten ma odzwierciedlenie również w państwach kluczowych dla europejskiej gospodarki - Niemczech, Francji, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii czy Polsce. Można zatem stwierdzić, że sytuacja jest niejednoznaczna, dynamiczna, i zależy od konkretnej trasy.

Indeks stawek w europejskim transporcie drogowym



Stawki drogowe na wybranych trasach

Trasa	Stawka kontraktowa	Stawka spotowa	% różnica spot vs kontrakt
Warszawa ↔ Duisburg	€ 1,59	€ 1,67	4,91%
Duisburg ↔ Warszawa	€ 1,16	€ 1,45	24,66%
Paryż ↔ Madryt	€ 1,75	€ 1,83	4,57%
Madryt ↔ Paryż	€ 1,44	€ 1,43	- 0,70%

Źródło: Upply, Transport Intelligence

Trans.eu – ofert zdecydowanie więcej

Bardzo optymistyczne prezentują się natomiast dane z Trans.eu, bazujące na unikalnych ofertach frachtów, z których wynika, że:

1. Na Platformie zauważalny jest wyraźny wzrost liczby ofert i mediany stawek

(analizowany okres: styczeń–listopad):

- Wzrost liczby ofert: 23,5% w porównaniu do roku 2023 i 7,8% do roku 2022.
- Wzrost mediany stawek: 10,1% w porównaniu do roku 2023 i 8,6% do roku 2022.

2. Kluczowym obszarem operacji transportowych pozostają Niemcy, Niderlandy, Belgia i Francja. W wymienionych wyżej państwach Beneluksu oferowane są najwyższe stawki za transport.

3. Na trasach z Polski na znaczeniu zyskują kierunki południowe (Rumunia, Serbia, Chorwacja, Słowenia, Turcja), a tracą północne i wschodnie (Estonia, Litwa, Szwecja, Finlandia, Norwegia), gdzie co prawda widać wyraźny

wzrost liczby ofert w porównaniu do 2023 roku, ale nie osiągnął on jeszcze poziomu z roku 2022.

4. Poza strefą UE ustabilizowała się sytuacja w wymianie towarowej z Wielką Brytanią.

Popularny, szczególnie w drugim kwartale 2024 był również kierunek szwajcarski, co wynika z wyższych stawek.

5. W przypadku pojazdów do 3,5 t. bardzo stabilne stawki (tj. na podobnym poziomie w 2023 i 2024 roku) utrzymują się na trasach cross-trade z Włoch, co jest tendencją odbiegającą od normy (na większości analizowanych kierunków obserwowane są wzrosty stawek).

6. Widoczny jest wyraźny wzrost liczby ofert na trasie z Węgier do Rumunii (szczególnie w przypadku FTL). To ciekawy kierunek do obserwacji szczególnie pod kątem przyjęcia Rumunii do strefy Schengen w ruchu drogowym od stycznia 2025.



Oferty i stawki na Trans.eu – dane ogólne

Wzrost ogólnej
liczby frachtów

2024 vs 2022

+7,82%

2024 vs 2023

+23,47%

Wzrost ogólnej
mediany stawek

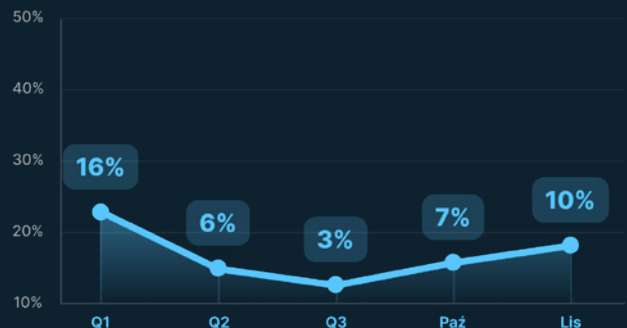
2024 vs 2022

+8,60%

2024 vs 2023

+10,10%

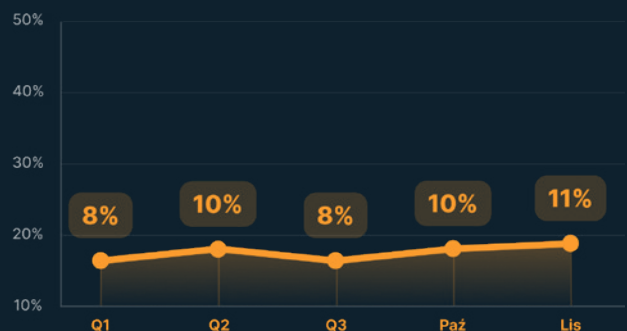
Mediana stawek
kwartalnie 2024 vs 2022



Liczba ofert
kwartalnie 2024 vs 2023






Mediana stawek
kwartalnie 2024 vs 2023



Kabotaż / transport krajowy






Procentowa różnica liczby ofert

Państwo	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austria	22,89%	21,85%
 Belgia	50,14%	25,97%
 Czechy	28,12%	29,26%
 Francja	11,37%	13,46%
 Niemcy	23,60%	30,04%
 Wielka Brytania	-4,62%	30,35%
 Węgry	106,40%	70,98%
 Włochy	79,23%	16,65%
 Niderlandy	37,86%	13,29%
 Polska	-5,76%	12,04%
 Słowacja	27,79%	49,05%
 Hiszpania	47,67%	27,31%


















Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Cross-trade / przewozy bilateralne











Procentowa różnica liczby ofert

 Austria		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austria ↔  Niemcy		25,88%	22,40%
 Austria ↔  Włochy		33,47%	42,28%
 Austria ↔  Czechy		16,11%	24,88%
 Austria ↔  Węgry		29,59%	39,32%
 Austria ↔  Słowacja		43,02%	40,02%
 Austria ↔  Szwajcaria		28,75%	34,14%










Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Niemcy		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Niemcy ↔  Polska		18,48%	34,34%
 Niemcy ↔  Francja		19,04%	19,03%
 Niemcy ↔  Austria		50,08%	38,75%
 Niemcy ↔  Belgia		9,26%	24,63%
 Niemcy ↔  Szwajcaria		45,57%	46,33%
 Niemcy ↔  Czechy		32,42%	33,65%
 Niemcy ↔  Niderlandy		15,44%	24,68%
 Niemcy ↔  Dania		29,02%	48,72%








Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Francja	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Francja ↔  Hiszpania	29,28%	18,17%
 Francja ↔  Szwajcaria	18,63%	29,21%
 Francja ↔  Włochy	42,33%	31,05%
 Francja ↔  Niemcy	13,27%	27,38%
 Francja ↔  Belgia	22,72%	19,62%






Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Polska	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Polska ↔  Niemcy	-3,26%	35,79%
 Polska ↔  Czechy	1,64%	41,20%
 Polska ↔  Słowacja	4,20%	45,57%
 Polska ↔  Litwa	-22,09%	11,47%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Belgia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Belgia ↔  Niemcy	6,41%	47,03%
 Belgia ↔  Francja	14,56%	19,18%
 Belgia ↔  Niderlandy	51,96%	49,03%










Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Niderlandy	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Niderlandy ↔  Belgia	36,15%	24,71%
 Niderlandy ↔  Niemcy	10,66%	41,05%


Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Węgry	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Węgry ↔  Polska	28,61%	21,34%
 Węgry ↔  Polska	22,71%	54,25%
 Węgry ↔  Polska	119,18%	25,17%
 Węgry ↔  Polska	14,69%	36,36%
 Węgry ↔  Polska	73,87%	25,07%










Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Czechy	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Czechy ↔  Niemcy	18,43%	12,88%
 Czechy ↔  Słowacja	24,84%	52,58%
 Czechy ↔  Polska	11,08%	22,77%
 Czechy ↔  Austria	-4,04%	12,38%




Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Włochy	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Włochy ↔  Francja	21,02%	9,51%
 Włochy ↔  Szwajcaria	41,62%	18,06%
 Włochy ↔  Austria	10,68%	12,76%
 Włochy ↔  Słowenia	63,54%	31,21%
 Włochy ↔  Chorwacja	112,14%	39,93%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Słowacja	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Słowacja ↔  Polska	8,77%	4,89%
 Słowacja ↔  Czechy	16,69%	24,83%
 Słowacja ↔  Austria	1,34%	7,13%
 Słowacja ↔  Węgry	49,81%	54,52%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

 Hiszpania	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Hiszpania ↔  Francja	29,65%	18,01%
 Hiszpania ↔  Portugalia	76,40%	22,90%














Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Pozostałe państwa	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Wielka Brytania ↔  Irlandia	55,53%	34,19%
 Portugalia ↔  Hiszpania	18,08%	13,60%
 Słowenia ↔  Węgry	114,67%	103,86%
 Rumunia ↔  Węgry	-16,68%	12,53%
 Bułgaria ↔  Rumunia	4,77%	3,78%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Przewozy bilateralne z / do Polski

Procentowa różnica liczby ofert

Państwo	Z Polski		Do Polski	
	2024 vs 2022	2024 vs 2023	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austria	1,71%	32,87%	10,30%	26,92%
 Belgia	6,74%	48,41%	11,48%	44,51%
 Bułgaria	30,61%	22,64%	-26,95%	11,60%
 Chrowacja	40,87%	39,39%	14,00%	-0,99%
 Dania	4,17%	42,69%	4,69%	1,79%
 Estonia	-33,50%	3,89%	49,63%	92,29%
 Finlandia	-26,41%	5,80%	75,87%	52,21%
 Francja	2,41%	36,42%	9,77%	29,26%
 Wielka Brytania	7,53%	31,24%	-15,67%	11,23%
 Grecja	11,30%	23,26%	-6,38%	8,34%
 Węgry	-3,12%	47,05%	24,86%	17,52%
 Irlandia	20,45%	10,01%	9,39%	-1,80%
 Włochy	6,07%	37,86%	4,67%	15,89%

Państwo	Z Polski		Do Polski	
	2024 vs 2022	2024 vs 2023	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Łotwa	-27,53%	8,90%	11,42%	79,20%
 Luxemburg	-9,73%	9,36%	4,28%	45,23%
 Niderlandy	4,22%	45,74%	23,02%	45,56%
 Norwegia	-19,21%	18,25%	19,12%	-19,70%
 Portugalia	10,25%	19,23%	2,86%	22,67%
 Rumunia	13,53%	31,95%	-18,13%	-1,15%
 Serbia	42,74%	33,78%	-9,30%	8,63%
 Słowenia	28,17%	50,88%	16,50%	19,18%
 Hiszpania	3,58%	34,72%	1,84%	22,67%
 Szwecja	-11,09%	40,69%	-2,61%	-6,75%
 Szwajcaria	-3,03%	30,56%	7,98%	3,95%
 Turcja	60,72%	19,36%	-11,22%	9,49%
 Ukraina	-44,74%	-35,74%	-74,28%	-31,84%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne



Pojazdy do 3,5 t.

TOP 5 tras kabotażowych

Państwo	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
 Belgia	31,92%	€1,70	12,58%
 Niderlandy	20,71%	€1,34	10,74%
 Wielka Brytania	14,91%	€1,21	3,42%
 Francja	17,06%	€0,77	6,94%
 Niemcy	23,50%	€0,75	8,70%




















Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

TOP 10 tras cross-trade

Państwa	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
 Niderlandy ↔  Belgia	20,83%	€1,08	12,50%
 Włochy ↔  Szwajcaria	15,54%	€1,03	3,00%
 Belgia ↔  Niderlandy	37,38%	€1,00	12,36%
 Niemcy ↔  Szwajcaria	38,22%	€0,83	9,21%
 Belgia ↔  Francja	26,58%	€0,78	8,33%
 Francja ↔  Szwajcaria	28,12%	€0,78	6,85%
 Włochy ↔  Francja	6,42%	€0,70	0,00%
 Niemcy ↔  Dania	32,39%	€0,70	7,69%
 Niemcy ↔  Francja	16,64%	€0,64	6,67%
 Niderlandy ↔  Niemcy	35,64%	€0,64	10,34%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

TOP 10 przewozów bilateralnych

	Do / z	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
Z Polski	 Czechy	16,95%	€0,61	€0,61
	 Słowacja	19,23%	€0,60	€0,60
	 Wielka Brytania	1,94%	€0,54	€0,54
	 Szwajcaria	11,98%	€0,54	€0,54
	 Węgry	17,76%	€0,52	€0,52
	 Austria	24,21%	€0,51	€0,51
	 Dania	10,40%	€0,49	€0,49
	 Litwa	1,16%	€0,47	€0,47
	 Rumunia	9,14%	€0,46	€0,46
	 Niemcy	17,57%	€0,46	€0,46
Do Polski	 Czechy	7,85%	€0,48	9,09%
	 Słowacja	6,25%	€0,47	6,82%
	 Szwajcaria	-2,43%	€0,47	9,30%
	 Austria	-0,25%	€0,40	5,26%
	 Wielka Brytania	1,08%	€0,41	13,89%
	 Węgry	-2,08%	€0,39	5,41%
	 Litwa	4,49%	€0,39	21,88%
	 Niemcy	10,99%	€0,37	12,12%
	 Dania	-4,92%	€0,33	10,00%
	 Włochy	1,61%	€0,31	-6,06%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne



TOP 5 tras kabotażowych

Państwo	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
 Belgia	8,67%	€3,64	8,98%
 Niderlandy	3,71%	€3,05	20,08%
 Wielka Brytania	32,71%	€1,91	-11,16%
 Włochy	45,59%	€1,59	-1,85%
 Niemcy	41,43%	€1,42	12,70%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne





















TOP 10 tras cross-trade

Państwa	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
 Niderlandy ↔  Belgia	32,95%	€2,26	19,58%
 Belgia ↔  Niderlandy	53,89%	€2,04	16,57%
 Niemcy ↔  Szwajcaria	75,81%	€1,66	9,93%
 Belgia ↔  Francja	24,78%	€1,61	8,78%
 Niemcy ↔  Dania	60,62%	€1,58	10,49%
 Słowacja ↔  Węgry	89,68%	€1,58	29,51%
 Włochy ↔  Francja	29,31%	€1,43	1,42%
 Czechy ↔  Austria	10,14%	€1,39	5,30%
 Niemcy ↔  Francja	22,34%	€1,35	5,47%
 Niderlandy ↔  Niemcy	48,66%	€1,35	14,41%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Przewozy bilateralne z / do Polski

Procentowa różnica liczby ofert

	Do / z	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
Z Polski	 Wielka Brytania	25,30%	€1,52	5,56%
	 Szwajcaria	34,95%	€1,35	3,85%
	 Rumunia	29,83%	€1,31	12,93%
	 Słowacja	39,66%	€1,27	8,55%
	 Bułgaria	23,69%	€1,25	16,82%
	 Czechy	37,84%	€1,22	7,96%
	 Węgry	40,06%	€1,22	11,93%
	 Dania	42,70%	€1,21	6,14%
	 Austria	31,08%	€1,19	8,18%
	 Niemcy	37,83%	€1,11	9,90%
Do Polski	 Czechy	24,86%	€0,88	6,02%
	 Austria	19,29%	€0,86	11,69%
	 Słowacja	14,71%	€0,83	3,75%
	 Niemcy	30,81%	€0,79	17,91%
	 Wielka Brytania	10,33%	€0,76	11,76%
	 Niderlandy	42,56%	€0,75	22,95%
	 Włochy	11,74%	€0,74	10,45%
	 Belgia	43,39%	€0,72	22,03%
	 Francja	17,88%	€0,71	16,39%
 Dania	2,98%	€0,69	11,29%	

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne



TOP 5 tras kabotażowych

Państwo	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
Belgia	27,26%	€5,03	44,13%
Niderlandy	-3,73%	€4,94	96,03%
Wielka Brytania	54,92%	€1,50	-31,51%
Niemcy	31,39%	€1,48	17,46%
Francja	-12,38%	€1,39	13,93%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne





















TOP 10 tras cross-trade

Państwa	2024 vs 2022	2024 vs 2023	2024 vs 2023
Niemcy ↔ Szwajcaria	37,23%	€2,07	13,11%
Niderlandy ↔ Belgia	25,79%	€2,03	1,50%
Belgia ↔ Francja	5,38%	€1,79	6,55%
Niemcy ↔ Dania	69,32%	€1,70	14,86%
Słowacja ↔ Węgry	34,36%	€1,65	9,27%
Czechy ↔ Austria	-2,27%	€1,62	12,50%
Niemcy ↔ Francja	20,12%	€1,62	10,96%
Włochy ↔ Austria	2,23%	€1,59	12,77%
Niderlandy ↔ Niemcy	40,70%	€1,49	19,20%
Niemcy ↔ Austria	41,16%	€1,45	15,08%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Przewozy bilateralne z / do Polski

Procentowa różnica liczby ofert

	Do / z	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
Z Polski	 Wielka Brytania	51,12%	€1,78	6,59%
	 Rumunia	37,90%	€1,55	13,14%
	 Szwecja	61,24%	€1,51	1,34%
	 Bułgaria	25,69%	€1,50	20,00%
	 Dania	66,38%	€1,50	13,64%
	 Węgry	60,64%	€1,43	10,85%
	 Chorwacja	55,03%	€1,41	9,30%
	 Francja	55,21%	€1,38	11,29%
	 Czechy	51,97%	€1,35	6,30%
	 Niemcy	43,14%	€1,33	12,71%
Do Polski	 Włochy	26,04%	€1,13	5,61%
	 Słowenia	19,77%	€1,07	3,88%
	 Grecja	14,02%	€1,04	-1,89%
	 Hiszpania	25,99%	€1,01	6,32%
	 Austria	40,45%	€1,00	7,53%
	 Niderlandy	58,41%	€0,99	17,86%
	 Belgia	53,26%	€0,96	15,66%
	 Niemcy	49,13%	€0,96	15,66%
	 Portugalia	35,21%	€0,96	5,49%
	 Czechy	26,31%	€0,94	5,62%

Źródło: Trans.eu, opracowanie własne

Podsumowanie:



Jak wynika z badań Transcash, **50% przewoźników uznało, że sytuacja finansowa ich firmy nie zmieniła się przez ostatnie pół roku**, 21,8% zauważyło polepszenie, a pogorszenie zasygnalizowało 28,6%. Jako główny czynnik mający wpływ na pogorszenie sytuacji finansowej wskazywany jest wzrost kosztów zatrudnienia.



Zadłużenie branży rośnie. Na koniec października 2024 wynosiło ono 1,15 mld zł.



Spadek wartości EURO był jednym z czynników zmniejszających marżowość firm wykonujących transport międzynarodowy. Stabilną sytuację w tym obszarze można zaobserwować na rynku krajowym.



Od drugiego kwartału 2023 **indeks stawek kontraktowych wciąż utrzymuje się na wyższym poziomie niż spotowych.** Warto jednak podkreślić, że na głównych kierunkach transportowych w Europie stawki na giełdach są wyższe.



Na Platformie Trans.eu można zaobserwować **wyraźny wzrost liczby ofert i mediany stawek.** Wzrost liczby ofert skorelowany jest ze spadkiem mocy przewozowych na rynku i przeniesieniem części ofert z kontraktu na spot. Wzrost cen wynika ze wzrostu kosztów firm transportowych (związanych m.in. z wynagrodzeniem kierowców i opłatami drogowymi).

Loads2GO – ładunki zawsze pod ręką

Zyskaj wygodę, czas i szybkość
w odpowiedzi na fracht!



Włączysz powiadomienia
o nowych ofertach



Znajdziesz ładunki dopasowane
do Twojej lokalizacji i floty



Wynegocjujesz stawki

POBIERZ
APLIKACJĘ



Zawrzesz transakcje

PRYWATNE

GIEŁDA PO

SPÓŁ...

★ 5.0 (87)



Teraz

7 Bischofswerda

08:00

PL, 08-106 Zdany

08.06, 08:00

Płatność: 30 dni

684 km

czepą,
ka

Total Truck Group

★ 5.0 (1 268)



Teraz

ec-Zdrój

Jutro, 13:00

PL, 22-304 Wola Siennicka

07.06, 08:00

- PLN

Płatność: 55 dni

02

prawo

zielony ład

rentowność

gospodarka UE

paliwa

sprzedaż ciężarówek

e-CMR

Rynek



Raportowanie ESG oraz Zielony Ład w transporcie

Dążenie do zeroemisyjności ma sens, ale dyskusyjny pozostaje czas potrzebny na osiągnięcie przyjętych celów oraz sposób ich wdrażania.

Branża transportu drogowego znajduje się obecnie w centrum dynamicznych zmian wywołanych koniecznością dostosowania się do wymogów środowiskowych Unii Europejskiej. Zielony Ład, będący filarem unijnej polityki klimatycznej, wyznacza ambitne cele redukcji emisji gazów cieplarnianych i wprowadzenia bardziej zrównoważonych praktyk biznesowych. Dla firm transportowych oznacza to nie tylko konieczność inwestycji w nowe technologie, ale także całkowitą rewizję modeli operacyjnych.

Transformacja kosztuje

Jednym z największych wyzwań w tym zakresie jest koszt inwestycji w nowe technologie. Wymogi związane z ograniczeniem emisji, takie jak wprowadzenie pojazdów elektrycznych czy korzystanie z paliw alternatywnych (LNG, biogaz, HVO 100), wiążą się z wysokimi nakładami finansowymi. Koszt zakupu pojazdów elektrycznych oraz niski ich zasięg, brak odpowiedniej infrastruktury ładowania stanowią barierę dla wielu firm, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw.

Pomimo licznych deklaracji inwestycji w infrastrukturę, rozwój sieci ładowarek, stacji

tankowania paliw alternatywnych czy kolei intermodalnej w wielu regionach Europy rozwój pozostaje opóźniony. Firmy często muszą samodzielnie szukać rozwiązań, co dodatkowo podnosi koszty ich działalności. Dodatkowym problemem są także różnice krajów UE w podejściu do polityki klimatycznej oraz czasu wdrażania przepisów, a co za tym idzie, także wsparcia finansowego. Takie różnice, przy tak dużych kosztach wpływają na konkurencyjność podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw.

Wprowadzenie raportowania ESG wydaje się krokiem w dobrą stronę, dającym możliwość rewizji dotychczasowego postępowania firm w kontekście ich wpływu na środowisko, społeczeństwo i zarządzanie. Problemem pozostaje jednak brak jednolitych wzorów raportów. W efekcie, każda firma może przyjąć własną metodykę raportowania, co prowadzi do chaosu, trudności w porównywaniu danych oraz ryzyka niepełnego lub niespójnego raportowania kluczowych informacji.

Raportowanie ma sens

Co prawda ustawowy obowiązek raportowania niefinansowego nie obejmuje wszystkich

firm w jednym czasie, niemniej na pewno ci, których ten obowiązek dotknie, będą oczekiwały od swoich partnerów biznesowych uczestniczenia w tym procesie, a co za tym idzie pewne elementy raportowania będą rozszerzone na inne podmioty współpracujące. Ten pierwszy etap ESG rodzi się z wieloma znakami zapytania, który wymaga czasu na ujednoczenie i dostosowanie standardów.

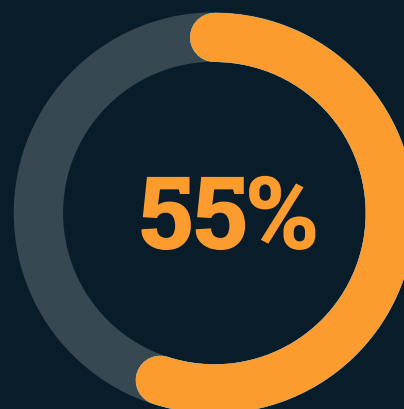
Kolejnym kluczowym problemem w zrozumieniu polityki klimatycznej jest niski poziom świadomości i brak odpowiedniej edukacji. Polityka klimatyczna, choć ambitna, nie zawsze jest właściwie komunikowana, co prowadzi do oporu wobec zmian i niezrozumienia ich celów. Raportowanie ESG, pomimo początkowego chaosu oraz możliwego zarzutu nadmiernej biurokracji, może odegrać istotną rolę w budowaniu świadomości klimatycznej. Wymóg dokładnego monitorowania i raportowania wpływu działalności na środowisko pozwoli przedsiębiorstwom lepiej zrozumieć własne działania, a także ich konsekwencje. W perspektywie długoterminowej może przyczynić się do zmiany podejścia do prowadzenia biznesu i lepszego wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju.

Nasza firma, będąc świadomym uczestnikiem rynku transportowego, aktywnie rozwija się w kierunku zrównoważonego rozwoju. Jednym z kluczowych elementów tej strategii jest rozwój transportu intermodalnego. Ta forma transportu stanowi doskonałe rozwiązanie pozwalające zmniejszyć negatywny wpływ na środowisko oraz społeczeństwo, szczególnie gdy jest uzupełniona pojazdami nisko- i zeroemisyjnymi w procesie tzw. pierwszej i ostatniej mili, co się także u nas dzieje. Jednak transport intermodalny, pomimo swoich korzyści, jest

także znacznie bardziej złożony niż tradycyjny transport drogowy.

Transport intermodalny wymaga infrastruktury

Złożoność tego rozwiązania wynika z konieczności zaangażowania większej liczby jednostek transportowych, takich jak ciężarówki, pociągi i terminale przeładunkowe. Taka struktura wymaga znacznie większych nakładów finansowych, zarówno w zakresie infrastruktury



Taki odsetek redukcji gazów cieplarnianych zakłada Komisja Europejska do 2030 r.

To pierwszy cel klimatyczny realizowany w ramach pakietu Fit for 55. Do 2035 r. mają zniknąć z rynku pojazdy spalinowe, a zastąpią je przede wszystkim ciężarówki elektryczne. Gospodarka unijna ma planowo osiągnąć zeroemisyjność w 2050 r.

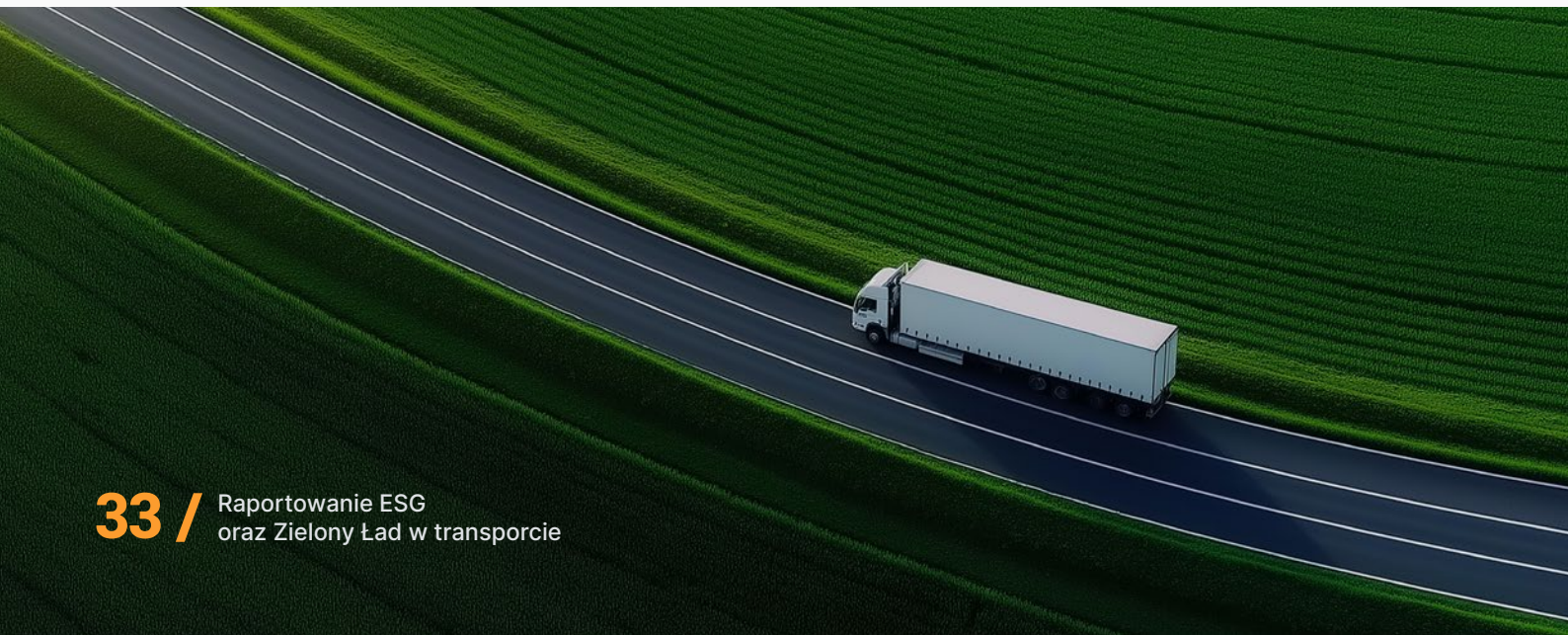
– rozwoju terminali i połączeń kolejowych – jak i organizacji całego procesu logistycznego. Obecność odpowiedniej infrastruktury kolejowej oraz terminali przeładunkowych w kluczowych lokalizacjach jest niezbędna, by transport intermodalny mógł funkcjonować efektywnie, co nadal stanowi wyzwanie w wielu regionach. Aby projekty tego typu mogły zakończyć się sukcesem, niezbędne jest zaangażowanie wielu podmiotów – zarówno firm, jak i instytucji publicznych – oraz odpowiednie wsparcie finansowe.

Pomimo licznych wyzwań i istniejących barier, ewolucja sektora transportowego w kierunku zrównoważonego rozwoju niesie również za sobą możliwości. Firmy, które dostosują swoje działania do wymogów środowiskowych, mogą zyskać przewagę konkurencyjną, przyciągając klientów, którzy coraz częściej będą kierować się zasadami ESG przy wyborze partnerów biznesowych. Rozwój infrastruktury oraz intensyfikacja inwestycji w ekologiczne technologie z czasem powinny przyczynić się do zmniejszenia kosztów oraz zwiększenia efektywności operacyjnej.

A może rozwiązania hybrydowe?

Nasza przyszłość w transporcie to nieunikniona transformacja. Realizacja tego procesu wiąże się z dużymi wyzwaniami finansowymi i organizacyjnymi, dlatego kluczowe jest odpowiednie planowanie, współpraca między różnymi podmiotami i zapewnienie wsparcia finansowego na poziomie lokalnym, krajowym i unijnym. W tym procesie nie mniej ważna jest właściwa komunikacja i edukacja – zarówno przedsiębiorców, jak i pracowników – które pomogą lepiej zrozumieć cele polityki klimatycznej i sposoby ich realizacji.

Warto jednak pamiętać, że nie wszystkie obrane kierunki w osiągnięciu zeroemisyjności wydają się jednoznacznie słuszne. Dyskusyjny pozostaje czas potrzebny na osiągnięcie tych celów oraz sposób ich wdrażania. Dlatego kluczowe jest podejście oparte na hybrydowych rozwiązaniach, które łączą różne technologie i metody, pozwalając na skuteczne dostosowanie działań do zmieniających się realiów. Praktyczne podejście do tej zmiany, obejmujące stopniowe wdrażanie ekologicznych rozwiązań i elastyczność w ich adaptacji, może pozwolić nie tylko dostosować się do wymogów, ale też budować bardziej efektywny i konkurencyjny sektor transportu, który odpowiada na potrzeby zarówno klientów, jak i środowiska. ■





Joanna Porath

Założycielka i prezeska
agencji celnej AC Porath

Rynek | prawo celne

Zmiany w prawie celnym

Kalendarium dla firm transportowych i spedycyjnych

Zmiany w prawie celnym, zarówno na poziomie krajowym jak i unijnym, są wprowadzane stopniowo, ale potrzeba czasu, by się do nich przygotować. Konsekwencje braku dostosowania się do nowych przepisów mogą być różne, m.in. zatrzymanie towarów na granicy Unii Europejskiej czy zablokowanie możliwości zgłoszenia towaru do procedury celnej przez funkcjonariuszy organów celno-skarbowych.

Październik 2024

Bezpieczeństwo w związku z sytuacją na Ukrainie

Zmiana ustawy o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego, a także ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej.

Co się zmienia

- **obowiązkowe deklaracje składane organom celnym**, wskazujące że towary przemieszczane są przez terytorium Federacji Rosyjskiej lub Białorusi wyłącznie w procedurze tranzytu i nie są przeznaczone do wykorzystania w tych krajach, ani nie są przedmiotem sprzedaży

lub dostawy na rzecz jakiegokolwiek osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organizacji w tych krajach,

- **obowiązek przedłożenia organowi celnemu dowodu odprawy celnej towaru z państwa przeznaczenia**, w terminie 45 dni od dnia wyprowadzenia towaru poza obszar celny Unii Europejskiej.

- **zmiana przepisów przewiduje też nowe kompetencje dla organów celno-skarbowych.**
– Naczelnik urzędu celno-skarbowego będzie mógł zająć towar naruszający przepisy sankcyjne i wystąpić o orzeczenie jego przepadku na rzecz Skarbu Państwa. Z kolei szef KAS zyska uprawnienie do nakładania kar pieniężnych.

Zmiany dla właścicieli Miejsc Uznanych

Co się zmienia

Właściciele Miejsc Uznanych będą zobowiązani do plombowania towarów w procedurze wywozu zgłaszanych w MU w przypadku posiadania zgody generalnej na przeładunki lub przy przedstawicielstwie pośrednim. **Plombownice wydawane będą przez właściwą dla danego miejsca Izbę Administracji Skarbowej.** Należy złożyć wniosek o taką plombownicę i zapewnić odpowiednie warunki do jej przechowywania.

Cyberbezpieczeństwo w branży TSL

Co się zmienia

Implementacja NIS2 do krajowego porządku prawnego. Dyrektywa NIS2 wymusza na firmach konieczność wdrożenia strategii zarządzania ryzykiem. W praktyce oznacza to, że **firma musi zabezpieczyć swoje systemy**

komputerowe, procesy bezpieczeństwa oraz wiedzę swoich pracowników na tyle, by zapewnić funkcjonowanie i odpowiednio szybką reakcję w przypadku ataku **hakerskiego.** Nowe przepisy unijne wskazują kogo dotyczyć będzie dyrektywa NIS 2. Transport kolejowy, drogowy, lotniczy oraz działalność prowadzona na terenie portów – to tylko niektóre sektory, które będą podlegać regulacjom. Firmy muszą jednak pamiętać, że mogą podlegać pod dyrektywę także pośrednio – w chwili gdy są podwykonawcą podmiotu bezpośrednio pod nią podlegającego. W terminie dwóch miesięcy od wejścia w życie ustawy, firma będzie musiała zgłosić, że pod nią podlega. – Następnie w ciągu pół roku konieczne będzie wypełnienie wszystkich wymogów, a po roku przeprowadzenie pierwszego audytu bezpieczeństwa. Ataki na systemy logistyczne mogą przybierać formę złośliwego oprogramowania, które infekuje systemy IT, zakłócając ich działanie. Takie oprogramowanie, wpuszczone w otoczenie informatyczne, może prowadzić do paraliżu operacyjnego, opóźnień w łańcuchu dostaw i w konsekwencji do ogromnych strat finansowych.

Zmiany dotyczące produktów podwójnego zastosowania

Co się zmienia

Komisja Europejska zainicjowała aktualizację Załącznika I do Rozporządzenia (UE) 2021/821 do Rozporządzenia delegowanego. Załącznik, o którym mowa, dotyczy produktów podwójnego zastosowania. Znalazł się

w nim wykaz produktów uznawanych jako produkty podwójnego zastosowania. **Kto transportował i odprawiał wspomniane towary ten wie, że nie zawsze przyporządkowanie produktów do grupy towarów podwójnego zastosowania jest oczywiste i logiczne, np. zbiorniki, rury, pompy, opony, czujniki, elektronika.**

Uszczelnianie granic na linii Unia Europejska a kraje trzecie

Co się zmienia

Dalsze wdrażanie Import Control System 2 (ICS2), który ma służyć do przekazywania informacji o ładunkach między UE a krajami trzecimi. Od 4 grudnia 2024 r. nastąpiła implementacja dla armatorów i przewoźników, rozpoczęcie okresu przejściowego dla spedytorów oraz wystawców konosamentów spedytorskich (HBL), dla których początek implementacji nastąpi 1 kwietnia 2025 r. Jednocześnie rozpocznie się okres przejściowy dla transportu drogowego oraz kolejowego, a implementacja dla tej gałęzi transportu ruszy 1 września 2025 r.

Zgodnie z Import Control System 2 wszystkie towary przychodzące z krajów trzecich muszą być zgłaszane do granicznych organów celnych w celu określenia ryzyka z tytułu ich wprowadzenia na obszar UE. Firmy transportowe będą musiały złożyć komplet danych celem utworzenia przywózowej deklaracji skróconej dla przewożonych towarów przed ich przybyciem na zewnętrzną granicę UE. W nowym systemie wymagane będzie przedstawienie m.in.:

- konosamentu armatorskiego lub przewoźnika (MBL),
- wszystkich podległych danemu środkowi transportu konosamentów spedytorskich (HBL),
- numeru EORI EU importera,
- 6-cio cyfrowego kod HS towaru.

Bez przedstawienia wskazanych informacji nie będzie możliwe prawidłowe uzupełnienie deklaracji przywózowej PDS. Nieprawidłowo złożone lub niepełne przywózowe deklaracje skrócone będą odrzucane lub będą podlegały dodatkowej interwencji ze strony organów celno – skarbowych, skutkującej zastosowaniem ewentualnych sankcji krajowych lub kar finansowych z tytułu niezgodności.

Zaostrzenie wymogów dotyczących bezpieczeństwa produktów

Co się zmienia

Rozporządzenie w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, które zastąpi poprzednią dyrektywę w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów. Ma ona zastosowanie do wszystkich produktów i kanałów dystrybucji niezwiązanych z żywnością, w tym handlu detalicznego przez internet i ma na celu wzmocnienie ochrony konsumentów w UE. Dyrektywa w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów **zaostrza wymogi dotyczące bezpieczeństwa produktów, identyfikowalności i odzyskiwania produktów niebezpiecznych**. Firmom, które nie zastosują się do przepisów, grożą grzywny, odpowiedzialność za szkody i zakazy sprzedaży. W przypadku internetowych platform handlowych i dostawców usług realizacji zamówień rośnie również odpowiedzialność za ich łańcuchy dostaw i wpływ ich działalności biznesowej na prawa człowieka i środowisko. Przepisy te mają na celu ich wzmocnienie.

Wdrożenie programu „Trust & Check”

Co się zmienia

Jedną z najszerzej komentowanych zmian reformy Unii Celnej jest wdrożenie programu „Trust & Check”. **Ma być to ulepszona i rozszerzona wersja statusu AEO, dzięki której zyskają przedsiębiorcy, którzy otrzymają ten status. Będą mogli wprowadzać swoje towary do obrotu w UE bez aktywnej interwencji celnej czy opłacać okresowo cło. Planowane jest też zniesienie zwolnienia celnego dla towarów o wartości poniżej 150 euro.** Ma to zapobiec zaniżaniu wartości towarów przywożonych do UE. Pracę przedsiębiorstwom ma też ułatwić nowe unijne centrum danych celnych (ang. Customs Data Hub), czyli scentralizowane miejsce informacji celnej. To właśnie tam, w oparciu o systemy sztucznej inteligencji, będą gromadzone i analizowane dane, by zapobiegać błędom, nadużyciom czy zagrożeniom związanym z procesami celnymi.

Likwidacja procedury uproszczonej w wywozie

Co się zmienia

Usunięcie procedury uproszczonej w wywozie oznacza, że **zgłoszenia celnego do eksportu do krajów trzecich można dokonywać wyłącznie ze specjalnie do tego celu przystosowanych miejsc uznanych lub na oddziałach celnych.** Dodatkowo przeładunek towarów już znajdujących się w procedurze wywozowej jest możliwy wyłącznie w przeznaczonych do tego celu miejscach uznanych, posiadających zgodę generalną na wskazane operacje wydaną przez Naczelnika Urzędu Celno – Skarbowego.

Wdrożenie nowych systemów celnych (AIS/IMPORT PLUS, AES/ECS2 PLUS i NCTS2 PLUS)

Co się zmienia

W Wielkiej Brytanii w życie wejdzie **ENS, które do tej pory nie było obowiązkowe. ENS, czyli wjazdowa deklaracja skrócona to wstępne zawiadomienie dotyczące wwozu towarów do Wielkiej Brytanii.** Informacje te należy dostarczyć brytyjskim organom celnym przed przybyciem na teren państwa. ■



Kondycja finansowa branży TSL w Polsce

Aby poprawić sytuację finansową branży transportowej należy wdrożyć bardziej rygorystyczne procedury weryfikacji kontrahentów. Dziś jedna czwarta firm boryka się z długami.

Podczas wielu konferencji związanych z sektorem TSL eksperci próbują znaleźć przyczynę zapaści branży. Wszyscy dość zgodnie wymieniają kilka punktów, które wywołały ten stan: inflacja, Pakiet Mobilności, Zielony Ład, nieuczciwa konkurencja zza wschodniej granicy. Trudno się z tym nie zgodzić, wszystkie te czynniki mają istotny wpływ dla funkcjonowania branży. A czy jest coś, co mogłoby znacząco poprawić płynność finansową krajowego TSL? W mojej ocenie stworzenie na użytek przedsiębiorstwa polityki przyznawania limitów kredytowych.

Nie sprawdzamy kontrahentów

Niestety wielu przedsiębiorców nadal funkcjonuje w przestarzały sposób (wg statystyk nawet powyżej 40%) opierając weryfikację kontrahentów wyłącznie na swojej intuicji. Mówiąc wprost, prawie połowa firm w Polsce twierdzi, że „zna swoich klientów”. Efekt? Wystawiana jest faktura z odroczonym terminem zapłaty dla kontrahenta, którego wcześniej nie zweryfikowano. A wysokość limitu została określona na podstawie wartości zlecenia, bez odpowiedniego sprawdzenia jego zdolności finansowej.

Presja na sprzedaż jest po prostu tak wysoka, że weryfikacja schodzi na dalszy plan. Kalkulowana jest tylko wartość faktury oraz marża. Skutek? Mamy dwie opcje. W jednej trafiliśmy na rzetelnego klienta, który zapłacił w terminie. Szanse mieliśmy spore, bo rzetelni partnerzy stanowią około 82% całego polskiego rynku. W drugiej opcji trafiliśmy na klienta z pozostałych 18%, czyli nierzetelnego. Nie otrzymujemy zapłaty za usługę, a jeżeli takich faktur posiadamy kilka, to za chwilę stracimy płynność finansową. A więc nie mamy środków na regulowanie zobowiązań i z pozycji wierzyciela stajemy się szybko dłużnikiem i lądujemy z odpowiednim wpisem w Krajowym Rejestrze Długów.

A przyrost dłużników z sektora TSL zarejestrowanych w KRD tylko potwierdza opisany schemat. Podejmowanie decyzji biznesowych w oparciu o intuicję po prostu nie działa. W styczniu 2024 r. zadłużenie sektora, które zanotowaliśmy w KRD wynosiło 1,27 mld zł, a na koniec listopada 2024 r. wyniosło już 1,46 mld zł. Czyli w 11 miesięcy nastąpił wzrost zadłużania o 15%. Niestety nic nie wskazuje na to, że linia trendu odwróci się i będziemy obserwować spadek zadłużenia.

Wierzytelności, leasing, paliwa

Komu zalega z płatnościami sektor transportowo-logistyczny? Największą kwotę do odzyskania od przedsiębiorstw z sektora TSL mają firmy zarządzające wierzytelnościami - 393 mln zł, leasingowe - 296 mln zł i paliwowe - 249 mln zł. Te 3 branże mają w sumie do odzyskania prawie 940 mln zł, co stanowi ponad 60% całego zadłużenia. Wbrew pozorom nie jest tak, że branża szczególnie nie lubi płacić swoich zobowiązań wobec tych trzech sektorów. Przyczyna jest inna: bardzo rygorystyczna polityka windykacyjna wśród leasingodawców oraz w sektorze paliwowym.

Jeżeli kontrahent choć kilka dni spóźnia się z płatnościami, uruchamiana jest precyzyjna procedura dochodzenia należności, gdzie jednym z podstawowych działań jest wpis do KRD. Z kolei zarządzanie wierzytelnościami, czyli firmy, które skupują długi od pierwotnych wierzycieli, spodziewają się, że po drugiej stronie czeka „oporny dłużnik”. Niejako z automatu

wpisują więc także wierzytelność do KRD, co jest po prostu bardzo skuteczną i niskokosztową formą dochodzenia należności.

Sektor TSL też czeka na swoje należności, na koniec listopada 2024 r. najwięcej do oddania miały dwie branże: transport oraz magazynowanie, które nie zapłaciły blisko 63 mln zł swoim wierzycielom. Na drugim miejscu jest handel hurtowy i detaliczny, w szczególności hurtownie, dystrybucje, przedstawicielstwa. Mają one mniej należności do oddania, ale sektor ma zdecydowanie więcej nierzetelnych płatników, ponad 3 800 firm. Ekspozycja na trafienie nierzetelnego płatnika jest tam zdecydowanie większa.

Dłużników będzie przybywać

Niepokojąca jest także ilość firm z sektora TSL zarejestrowanych w Krajowym Rejestrze Długów jako dłużnicy. Na koniec listopada 2024 r. było ich dokładnie 30 942, co przy 125 tysiącach firm, które tworzą cały polski TSL daje nam wynik

Zadłużenie branży TSL w Polsce

styczeń 2024 r

1,27 mld zł

listopad 2024 r.

1,46 mld zł

średnia wartość zadłużenia

46 tys. zł

Źródło: Krajowy Rejestr Długów
Biuro Informacji Gospodarczej 2024

25%. Bardzo wysoki. Wniosek: jedna czwarta całego polskiego sektora transportowo-logistycznego widnieje w KRD jako dłużnicy, ze średnią wartością zadłużenia powyżej 46 tysięcy zł. Trudno przejść obojętnie obok takich danych.

Jaka przyszłość czeka krajowy TSL? Wzrostowa linia trendu utrzyma się i dłużników z sektora TSL zarejestrowanych w Krajowym Rejestrze Długów będzie przybywać. Nie musi to jednak iść w parze z tempem zadłużania się branży w ogóle. Widzimy coraz większą świadomość wagi wpisu do KRD i tego, jak mobilizuje to opieszałego kontrahenta do spłaty zaległości. Wierzyciele rozumieją, że taka forma prewindykacji nie psuje relacji z partnerem biznesowym, a jedynie dosadnie przypomina

o długu. Naturalnym efektem takich działań ze strony wierzycieli będzie jeszcze większa liczba ujawnionych informacji negatywnych o sektorze, co obnaży większą ilość nierzetelnych płatników. Sektor TSL stoi też przed poważnymi wyzwaniami. Wzrost zadłużenia, zatory płatnicze oraz błędne decyzje w zakresie weryfikacji kontrahentów to tylko część z nich. Aby poprawić kondycję finansową, konieczne jest wdrożenie bardziej rygorystycznych procedur weryfikacji kontrahentów oraz przyznawania limitów kredytowych. Tylko dzięki właściwej weryfikacji ryzyk związanych z zadłużeniem można uniknąć niekontrolowanego wzrostu długów i zagwarantować firmom stabilność finansową w trudnym dla całego sektora okresie. Wszystkie dane pochodzą z Krajowego Rejestru Długów. ■

15% O tyle wzrosło **zadłużenie przedsiębiorstw TSL** w 11 miesięcy.

Ekspertów są zdania, że trend wzrostowy będzie się utrzymywał. Największe długi branża TSL ma wobec firm zarządzających wierzytelnościami, a także wobec leasingodawców (niespłacone raty leasingu) oraz dostawców paliwa.

Źródło: Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej 2024



Nadzieja, że to już dno może być płonna

Produkcja przemysłowa w najważniejszych gospodarkach europejskich - w Niemczech i Francji - jest ciągle na niskim poziomie. Przewoźnicy liczą na wyraźne ożywienie w drugiej połowie 2025 r.

Polska branża towarowego transportu drogowego przeżywa obecnie najtrudniejsze czasy od początku przemian ustrojowych z przełomu lat 80. i 90. ubiegłego wieku. Ta sytuacja ma dwie grupy przyczyn: galopada kosztów, trwająca od 2022 r. i ogólna zapaść gospodarki Unii Europejskiej. Dla branży transportowo-logistycznej decydujący jest poziom wskaźnika wytwórczości, a nie PKB.

Ten drugi to bowiem suma wartości wyprodukowanych towarów i usług, a przewozić można tylko towary, więc o koniunkturze sektora transportu, spedycji i logistyki (TSL) decyduje sytuacja w przemyśle wytwórczym. A tu w Unii Europejskiej jest bardzo źle, i to od dłuższego czasu. Na dodatek sygnały mogącej nadejść poprawy są bardzo nikłe.

To nie kryzys koniunkturalny, ale strukturalny

Najgorsza jest sytuacja w dwóch „lokomotywach” europejskiej gospodarki, czyli w Niemczech i Francji. O korzeniach problemów Niemiec ukazał się obszerny raport w pierwszym numerze dwumiesięcznika Transport Manager z 2024 r.

Tam wraz z Andrzejem Sadowskim z Centrum im. Adama Smitha i Krzysztofem Sarneckim z Quest Change Managers dokładnie wyjaśniamy, dlaczego - szczególnie w przypadku gospodarki niemieckiej - nie jest to kryzys koniunkturalny (czyli klasyczna sinusoida, pokazująca, że raz jest lepiej, a raz gorzej), ale strukturalny - głęboko zakorzeniony w problemach tkwiących w fundamentach niemieckiej mentalności i układu polityczno-biznesowo-społecznego, tworzącego podwaliny tego państwa, które przez dekady było drugą gospodarką świata.

Prawie 30 proc. polskiej wymiany handlowej odbywa się z Niemcami, dlatego jest to najważniejszy rynek dla polskiego sektora transportu międzynarodowego. Kolejne najważniejsze kierunki przewozowe to: Francja, Wielka Brytania, Benelux i kraje śródziemnomorskie.

Niemcy bez kroplówki

Według agencji S&P Global, monitorującej światową gospodarkę, wskaźnik wytwórczości w Niemczech spada nieprzerwanie - z miesiąca na miesiąc - od połowy 2022 r. (najdłuższa taka sekwencja od początku badań). Pokrywa

się to z „odcięciem rosyjskiej kroplówki” z tamtejszego taniego gazu i ropy naftowej. Bez niej gospodarka za Odrą jest niekonkurencyjna w stosunku do amerykańskiej, chińskiej i wielu innych obszarów świata. Sam Donald Tusk powiedział zaraz po wyborach w USA, wygranych przez ... jego imiennika, że Unia Europejska nie może konkurować gospodarczo z Ameryką, jeżeli prąd jest u nas droższy 2,5-krotnie niż za oceanem.

Zbiorczy wskaźnik PMI (mierzący opinie managerów ds. zakupów w tysiącach firm przemysłowych i usługowych na temat przyszłości ich biznesów) tzw. wskaźnik optymizmu, wyniósł w strefie euro we wrześniu 47,2 pkt, co oznacza wciąż mocno spadkowe nastroje w gospodarce. Poziom PMI poniżej 50 pkt. oznacza pesymizm, a powyżej – optymizm co do przyszłości. Wynik 47,2 pkt sygnalizuje negatywne nastroje w gospodarce. Jest to drugi najgorszy odczyt od końca 2020 r. (w środku pandemii!).

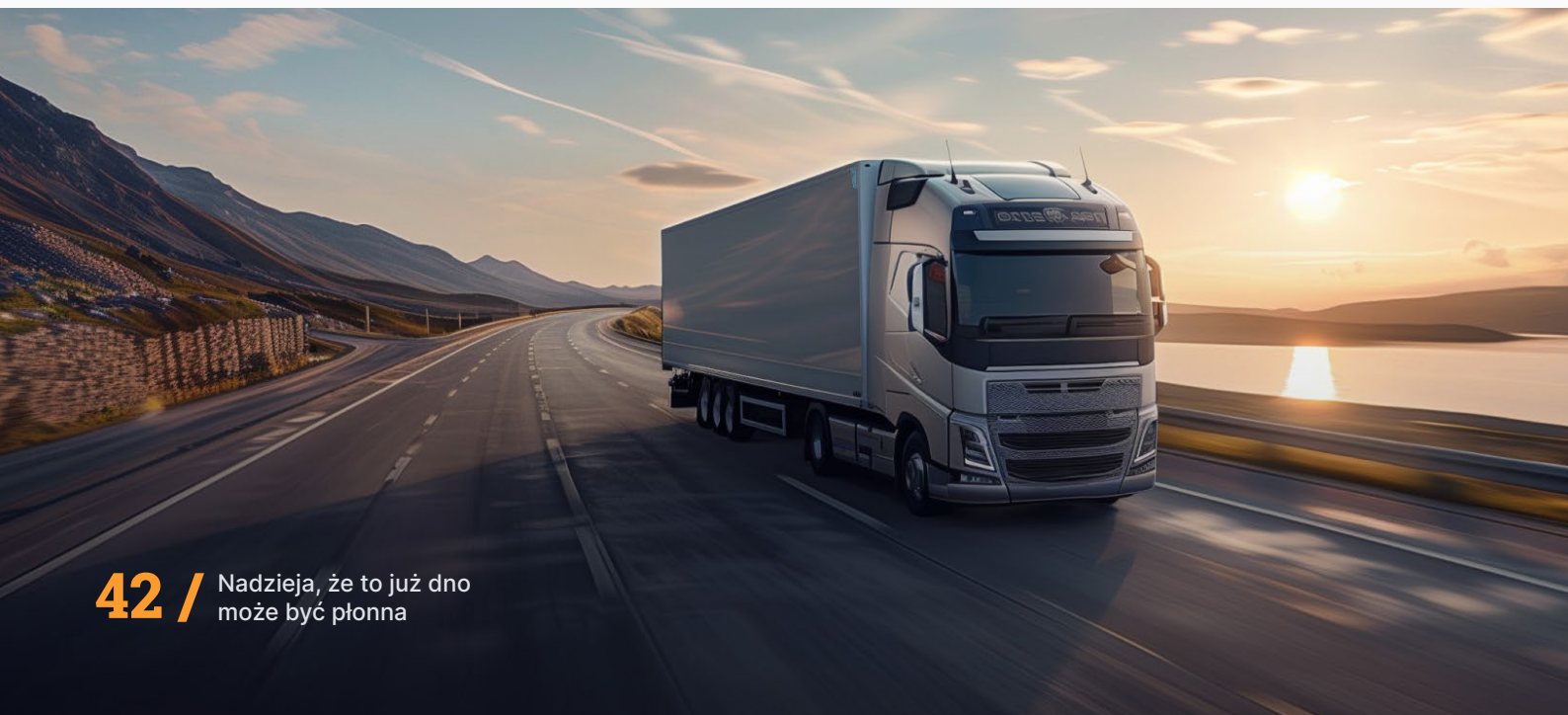
Ten najgorszy był w sierpniu 2024 r. (46,7 pkt). Najgorzej jest właśnie w Niemczech i Francji. Nad Sekwaną równie złe nastroje są w przemyśle i handlu, w tym pierwszym trwają zwolnienia.

Trzecia gospodarka Europy - Wielka Brytania - choć też jest na negatywnych torach, to jednak jest tu światełko w tunelu - analitycy nie tylko z S&P Global spodziewali się dużo gorszych odczytów, niż rzeczywiście się pojawiły. Brytyjski PKB wzrósł w pierwszym kwartale 2024 r. o 0,6 proc. kw./kw. oraz o 0,9 proc. rok do roku, podczas gdy średnio spodziewano się wzrostu o 0,4 proc. Oznacza to, że Wielka Brytania wyszła z technicznej recesji.

Francuski paraliż polityczny

A co we Francji? W analizie S&P Global podkreślono, że gospodarka tego kraju spada w najszybszym tempie od listopada 2020 r. Francuski sektor produkcyjny nadal „tkwi w błocie” – jak obrazowo opisują analitycy gospodarczy - bo produkcja spadała nad Loarą już szesnasty miesiąc z rzędu (również tu najdłuższa taka sekwencja od początku badań S&P). Na słaby popyt w przyszłości wskazywał także gwałtowny i przyspieszony spadek liczby nowych zamówień.

Po tegorocznych wyborach, we Francji panuje praktycznie paraliż decyzyjny egzotycznego rządu, stworzonego przez centrowe ugrupowanie prezydenta Emmanuela Macrona



oraz partie lewicowe, aż po komunistów, tylko (lub według innych aż) po to, żeby nie dopuścić do władzy Zjednoczenia Narodowego Marine Le Pen. Ta sytuacja musi odbijać się niekorzystnie na gospodarczych decyzjach rządu, który praktycznie jest sparaliżowany.

Czekając na „pociąg nadziei”

Ostatnio jednak pojawiły się ledwo widoczne sygnały, wskazujące na możliwe w przyszłości odwrócenie fatalnego trendu w niemieckiej gospodarce. - Istnieją wstępne oznaki wskazujące osiągnięcie dna. Niemiecki indeks PMI dla przemysłu (HCOB) co prawda w dalszym ciągu sygnalizuje szybki spadek produkcji, ale widzimy promyki nadziei, że sektor zaczyna wychodzić na prostą - komentuje Cyrus de la Rubia, główny ekonomista Hamburg Commercial Bank.

Po pierwsze - jest poprawa miesiąc do miesiąca, a po drugie - dane są lepsze od oczekiwań ekonomistów. Ci spodziewali się spadku indeksu PMI do 47,1 pkt. Różnica tylko lekko na korzyść danych w porównaniu do prognoz, ale zawsze to jakaś odrobina optymizmu. - Wskaźnik HCOB Composite PMI dla strefy euro nieco odbił. Jednak nie możemy jeszcze wskoczyć do „pociągu nadziei”. Winę ponosi za to tzw. nowy biznes, który gwałtownie spada, zwłaszcza w Niemczech i Francji. Liczba niezrealizowanych zamówień nadal spadała, a oczekiwania biznesowe spadły poniżej długoterminowej średniej - czytamy w raporcie S&P Global.

Ostatnie miesiące 2024 r. znowu przyniosły wyraźną tendencję spadkową niemieckiego PMI, do poziomu 43 pkt. Co gorsza, producenci europejscy, w tym niemieccy, wciąż ograniczają aktywność zakupową i pozbywają się zapasów magazynowych. Co oznacza, że nie spodziewają się szybkiego wzrostu popytu.

Ta słabość i niepewność gospodarcza Unii Europejskiej ma silny wpływ na kondycję polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego. Jej sytuacja jest bardzo trudna i na dodatek niestabilna, bo nie wiadomo w którym kierunku będzie zmierzała kondycja gospodarcza Unii. W moich licznych rozmowach z właścicielami polskich firm przewozowych, które stoczyłem latem, przewoźnicy wskazywali, że decydujące dla nich będzie wrześnieowe odbicie i czy w ogóle ono nastąpi w 2024 r. W rozmowach październikowych potwierdzali mi, że odbicie nastąpiło ... ale ma przejściowy charakter i z obecną trudną sytuacją będziemy borykali się aż do trzeciego kwartału 2025 r. A jak będzie naprawdę - czas pokaże. ■

43,0 pkt

Taki jest grudniowy wskaźnik PMI dla niemieckiego przemysłu.

(HCOB Germany Manufacturing PMI). Indeks PMI opiera się na anonimowych informacjach zwrotnych od pięciuset menedżerów z sektora produkcyjnego dotyczący zamówień, sprzedaży, zakupów, itp. Wskaźnik poniżej 50 pkt oznacza spowolnienie gospodarcze. Dla transportu międzynarodowego w UE nie jest to dobra informacja, bo oznacza, że dostawcy niemieckiego przemysłu mają coraz mniej produktów do przewiezienia.

Źródło: Markit Economics



Klaus Wohlrabe

Rozmowa z dr. Klausem Wohlrabe,
Szefem działu badań w Ifo Institute

Niemcy w stanie niepewności

Z jakimi największymi wyzwaniami mierzy się obecnie niemiecka gospodarka?

- Istnieje 5 głównych problemów, na które warto zwrócić uwagę:
 - zbyt mało inwestycji korporacyjnych,
 - wysoka niepewność polityki gospodarczej,
 - ostrożność konsumentów,
 - spadająca konkurencyjność międzynarodowa zwłaszcza w stosunku do Chin,
 - zmiany strukturalne towarzyszące słabości gospodarczej.

Które sektory radzą sobie najlepiej, a które najgorzej i jak przekłada się to na rynek transportowy?

- W sektorze przemysłowym obecnie nie ma dobrze radzących sobie branż. Większość firm ocenia swoją sytuację jako złą i sceptycznie podchodzi do nadchodzących miesięcy. Nie są to dobre wieści dla obszaru transportu i logistyki, który jest ściśle powiązany z sektorem przemysłowym.

Czy niemiecki rząd planuje wdrożyć rozwiązania mogące wpłynąć na poprawę sytuacji?

- Nie. Polityka gospodarcza jest wstrzymana, ponieważ rząd nie ma już większości w parlamencie. W lutym 2025 r. odbędą się wybory. Nie zakładam, żeby do tego czasu były podejmowane jakiegokolwiek realne działania. Obecnie panuje więc niepewność i oczekiwanie na propozycje nowej władzy.

Co przewiduje pan na rok 2025?

- Bardzo trudno cokolwiek prognozować, ze względu na dwie zmienne. Po pierwsze, nie wiemy co zrobi prezydent Trump - zarówno, jeśli chodzi o ogólną strategię działania na arenie międzynarodowej, jak i politykę handlową, bardzo ważną dla niemieckiej gospodarki. Po drugie, nie wiemy, jak będzie wyglądał nowy niemiecki rząd i jaką politykę gospodarczą wdroży. Na ten moment prognozujemy, że wzrost niemieckiego PKB w 2024 r. będzie nieznacznie ujemny i wyniesie -0,1. W 2025 r. spodziewamy się jedynie marginalnej poprawy. Stopy wzrostu wyniosą około + 0,3 lub +0,4, ale są to bardzo niepewne szacunki.

Rozmawiał: Jakub Szalek ■

Nastroje w sektorze transportu i logistyki w Niemczech 2024

Wskaźnik równowagi branżowej

	Oczekiwania dotyczące rozwoju biznesu w ciągu najbliższych 6 miesięcy	Ocena sytuacji biznesowej	Klimat biznesowy
01 / 2024	-30,95	-19,04	-25,10
02 / 2024	-29,79	-19,06	-24,51
03 / 2024	-22,79	-14,03	-18,46
04 / 2024	-15,48	-7,26	-11,42
05 / 2024	-10,62	-9,74	-10,18
06 / 2024	-6,00	-11,40	-8,72
07 / 2024	-12,42	-11,47	-11,95
08 / 2024	-22,19	-14,81	-18,54
09 / 2024	-27,64	-18,68	-23,21
10 / 2024	-18,72	-14,65	-16,70
11 / 2024	-11,91	-12,33	-12,12

Źródło: ifo Institute Munich, Niemcy



Perspektywy rynku paliw silnikowych. Garść ostrożnych refleksji

Dla rynku detalicznego ceny diesla spodziewane są w przyszłym roku niższe od obecnych. Wzrasta znaczenie biopaliwa HVO.

Wydarzenia ostatnich miesięcy nie pozwalają na spokojny sen. Dotyczy to zarówno sytuacji politycznej, jak i ekonomicznej Europy. Gdy powstaje ten tekst niewiadomą jest dalszy bieg konfliktów w Ukrainie i na Bliskim Wschodzie. Coraz częściej mówi się o gospodarczym kryzysie i trudnościach nie tylko w naszej części świata, ale i w Chinach. Paliwa silnikowe – ich ceny oraz popyt na nie – to najwrażliwszy sejsmograf kondycji rynków. Sytuacja na rynku paliw nie jest do końca jasna, a w prognozach jawi się nam szereg niewiadomych.

Chiny nie wystartowały

Cena oleju napędowego jest pochodną sytuacji na rynku ropy naftowej. W kontekście roku 2025 przed surowcem natomiast stoi szereg zdarzeń i zjawisk, które mogą sugerować obniżenie cen. Chodzi tutaj o prezydenturę Donalda Trumpa mogącego być promotorem dużego eksportu z USA, zmiany odnośnie produkcyjnych limitów OPEC czy groźbę gospodarczego wyhamowania w Europie.

Ciągle pamiętać trzeba także o osłabieniu popytu ze strony gospodarki Chin. Ten kraj już od czasów pandemii nie realizuje spodziewanych poziomów importu surowca, a wykorzystanie ropy jest słabsze od oczekiwań. Władze Chin próbują wykonywać ruchy na rzecz stymulacji popytu przez państwowe programy, jednak na razie skuteczność ich jest umiarkowana. Ta sytuacja sugeruje, że rok 2025 wyglądać może spadkowo względem mijającego roku.

Z niedawnego sondażu Agencji Reutera przeprowadzonego wśród analityków wynika, że średnia cena ropy Brent wyniesie w przyszłym roku 74,53 USD za baryłkę. Eksperti obniżyli prognozy cenowe już siódmy miesiąc z rzędu. Słabszy wzrost popytu globalnego i wystarczająca podaż zrekompensują skutki potencjalnego opóźnienia luzowania limitów wydobywania przez OPEC+. Takie uwarunkowania mogą sugerować także zmiany w analogicznym kierunku dla paliw gotowych – w tym oleju napędowego.

Jakie prognozy dla cen w Polsce?

Przygotowując analizę na potrzeby naszego raportu „Polski rynek paliw 2023-2024” uznaliśmy, że w 2025 r. z uwagi na wspomnianą słabość globalnego popytu i dobrą podaż ropy można oczekiwać niższych poziomów cen dla obu paliw podstawowych. W roku 2024 spodziewana przez nas średnia roczna dla oleju napędowego wynieść może 4967 zł/m sześć. Na rok 2025 zakładamy natomiast cenę na poziomie 4805 zł/m sześć. Szczytów cenowych zapewne oczekiwać możemy w pierwszych zimowych miesiącach nadchodzącego roku.

Dla rynku detalicznego diesla spodziewamy się cen niższych od obecnych, zwłaszcza w drugiej połowie roku, a okresowo cena oleju napędowego na stacjach może w ogólnopolskiej średniej lokować się nawet poniżej poziomu 6 zł/l.

HVO coraz ważniejsze dla transportu

Bieżący rok to czas, w którym w dystrybucji na rynku polskim pojawiło się biopaliwo HVO100, czyli hydrowerfinaowany olej roślinny, który może służyć jako zamiennik tradycyjnego diesla w warunkach walki o dekarbonizację



6 zł / liter

Taka może być według prognoz średnia cena detaliczna diesla w Polsce. Ekspertki szacują, że okresowo w 2025 r. cena oleju napędowego może spadać nawet poniżej tego poziomu. Spada światowy popyt na ropę, bo słabiej rozwijają się Chiny oraz kraje UE, a Stany Zjednoczone zapowiedziały większe wydobycie tego surowca.



0,3 mln metrów sześciennych

Taką ilość HVO ma zamiar rocznie produkować Orlen. Co oznacza, że nie spodziewa się znacznego wzrostu wykorzystania tego biopaliwa w Polsce. Na razie zresztą nie jest dopuszczony do obrotu. Komisja Europejska szacuje, że produkcja HVO wyniesie w 2025 roku 32 mln ton. Większość zapotrzebowania pochodzi od niemieckich przewoźników.

transportu. Zrozumiałym ograniczeniem dla jego popularności może być wyższa cena. Orlenowska instalacja HVO pomogłaby poprawić podaż tego produktu, jednak nad umiarkowaną jak dotąd popularnością tego paliwa cieniem kłaść się mogą wspomniane wcześniej tendencje cenowe dla „zwykłego” diesla.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na prognozy z USA. Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA) obniżyła prognozę produkcji oleju napędowego ze źródeł odnawialnych w 2025 r. w swoim najnowszym raporcie Short-Term Energy Outlook, opublikowanym 8 października. EIA obecnie przewiduje, że produkcja oleju napędowego ze źródeł odnawialnych wyniesie średnio 210 tys. baryłek dziennie w 2024 r., a 230 tys. baryłek dziennie w 2025 r., w porównaniu z prognozą z poprzedniego miesiąca wynoszącą 240 tysięcy baryłek dziennie. Produkcja diesla ze źródeł odnawialnych wyniosła średnio 170 tys. baryłek dziennie w 2023 r.

Rynek niemiecki wydaje się jednak w tym kontekście bliższy Polsce, a warto przypomnieć, że tu pod koniec maja 2024 r. Niemcy zezwoliły

na nieograniczoną sprzedaż HVO na stacjach paliw, a pierwsza duża inwestycja w krajową samodzielną produkcję HVO została ogłoszona w rafinerii Holborn w Hamburgu. W analizie Hagena Reinera z Argus German Fuels czytamy: Niemcy zużywają około 33 mln ton oleju napędowego rocznie, podczas gdy globalna produkcja HVO ma osiągnąć 22 mln ton w 2024 r. Ponieważ większość produkcji jest dodawana w Ameryce Północnej, ogólna dostępność HVO może być również czynnikiem ograniczającym masowe przejście Niemiec z oleju napędowego na HVO.

Niemieccy dystrybutorzy szacują, że sprzedaż HVO 100 w Niemczech wyniosła 50-60 tys. ton w 2023 r. - znacznie mniej w porównaniu ze zużyciem oleju napędowego w Niemczech - jednak importerzy odnotowują znacząco rosnące wskaźniki w tym roku. Wiele zależy tutaj będzie od popularyzacji tego rodzaju rozwiązań, a także zaostrzenia europejskich wymagań co do czystości transportu. W tym kontekście znaczenie HVO będzie duże, biorąc pod uwagę możliwość stosowania go w tradycyjnych silnikach wysokoprężnych. ■





Koszty w górę. Ciężar dla przedsiębiorców czy impuls do innowacji?

Koszty utrzymania firmy transportowej będą w 2025 r. rosnać.

Nikogo to specjalnie nie dziwi. Problem w tym, czy jednocześnie urosną stawki za fracht.

Wzrost kosztów pracowniczych związanych z paliwem, opłatami drogowymi, rozwojem floty i amortyzacją pojazdów - z tym, zdaniem ekspertów, muszą się liczyć europejscy przewoźnicy w 2025 r. Co zrobić, aby zbilansować ten niekorzystny rachunek?

- Koszty ponoszone przez przewoźników i operatorów logistycznych w nadchodzącym roku będą determinowane przez szereg czynników makroekonomicznych i branżowych. W 2024 r. zauważalny jest trend wzrostu cen paliw, który może utrzymać się również w 2025 roku, choć dynamika tego wzrostu będzie zależać od globalnej sytuacji geopolitycznej i polityki klimatycznej. Ponadto coraz większy nacisk na redukcję emisji CO₂ i rozwój zrównoważonej logistyki będzie wymuszał inwestycje w bardziej ekologiczne pojazdy i technologie, co również wpłynie na wzrost kosztów operacyjnych - przestrzega dr Grzegorz Wieczorek z Uniwersytetu WSB Merito we Wrocławiu.

Rosną i w dalszym ciągu rosnać będą koszty pracy. - Wprowadzane w wielu krajach regulacje dotyczące minimalnych wynagrodzeń, a także zwiększona konkurencja na rynku pracy w branży transportowej, mogą generować presję na wzrost wynagrodzeń kierowców i pracowników magazynowych. Nie można też zapominać o stale rosnących wydatkach na ubezpieczenia i opłaty drogowe, które w wielu regionach Unii Europejskiej podlegają regularnym podwyżkom - dodaje, powołując się na informacje zebrane od przewoźników, m.in. zrzeszonych w ZMPD.

Szacunki nie są najweselsze. Belgijski L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique przekonuje, że w nadchodzącym roku wzrost kosztów transportu drogowego wynosić będzie od 3,8 do prawie 5 proc. Podobne wyliczenia zaprezentowała Panteia - firma konsultingowa z Niderlandów. Oczekuje ona wzrostu kosztów w holenderskim sektorze transportu drogowego (z wyłączeniem kosztów związanych z paliwem) w granicach 3,6 - 5 proc.

Kosztowne tankowanie

Koszt paliwa jest jednak jednym z kluczowych. Stanowi nawet około 45 proc. całkowitych kosztów działalności firmy transportowej. To czyni informacje o wzroście cen paliw tak ważną dla przewoźników. Tymczasem trudno o dobre wiadomości w tym zakresie.

Amerykańska agencja Energy Information Administration prognozuje, że średnia cena za baryłkę ropy naftowej Brent wzrośnie w pierwszej połowie 2025 r. o 8 proc. rok do roku. To bardzo ważna wiadomość dla europejskich konsumentów. Stany Zjednoczone są bowiem jednym z głównych producentów paliwa importowanego przez Unię Europejską. W 2023 r. odpowiadały za 14,25 proc. rynku, jednak ich udział rośnie w obliczu sankcji

3,8-5%

Taki ma być przyszłoroczny wzrost kosztów przewidywany przez belgijski L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique oraz holenderską firmę doradczą Panteia. Złożą się na niego m.in. wzrost kosztów płac, opłaty drogowe, koszty paliw, wyższe stawki ubezpieczeń i opłaty leasingowe. Przewoźnicy z krajów Europy Środkowo-Wschodniej uważają, że rzeczywisty wzrost będzie wyższy, i może wynieść nawet 10%. Koszty wynagrodzeń dla kierowców stają się coraz większym wydatkiem dla przedsiębiorców: wymagania płacowe tej grupy cały czas rosną, a truckerów brakuje w całej UE.

nałożonych na Rosję. Jeszcze w 2021 r. USA odpowiadały za nieco ponad 8 proc.

Tymczasem transport drogowy w UE, mimo dążeń do zeroemisyjności, wciąż opiera się przede wszystkim na dieslu. 95,3 proc. europejskiej floty to auta na olej napędowy - wynika z danych ACEA (po trzech kwartałach 2024 r.). To, jak mocno wzrosną ceny tego paliwa, trudno oszacować, z wielu względów. Przede wszystkim dlatego, że są one uzależnione, poza czynnikami makroekonomicznymi, m.in. od różnych w poszczególnych krajach kosztów rafinacji, transportu, dystrybucji, ale również - wysokości podatków.

Widać to wyraźnie na przykładzie podatków akcyzowych nakładanych na produkty energetyczne. Mimo tego, że unijne przepisy określają minimalny pułap tych stawek (wynoszący 0,33 euro/litr), to "kraje UE mogą swobodnie ustanawiać stawki akcyzy powyżej tych minimów, zgodnie z własnymi potrzebami krajowymi" - zauważa The International Road Transport Union (IRU). Najwyższą obecnie stawkę stosują Włochy - to 0,62 euro za litr. Dla porównania - w Polsce to 0,36 euro/litr, zaś średnia unijna wynosi 0,44 euro/litr.

Niezależnie od kraju, w którym w 2025 r. tankować będą przewoźnicy, nie ma wątpliwości, że czekają ich wzrosty cen paliw. Już na początku listopada Upply, Transport Intelligence i IRU we wspólnym raporcie wskazywały, że "w październiku ceny paliw zaczęły ponownie rosnąć w związku z konfliktem na Bliskim Wschodzie, zwiększając ryzyko zakłóceń w dostawach ropy i dalszych wzrostów cen ropy".

Vincent Erard, senior director for strategy and development w IRU przestrzega ponadto, że

ceny paliw, już dziś niestabilne, mają jeszcze „wzrosnąć wraz z wdrożeniem ETS2”.

[Analizę rynku paliw przedstawia także dr Jakub Bogucki, analityk rynku paliw z platformy e-petrol. Jest ona nieco odmienna od tej zaprezentowanej w tym artykule. Zdaniem Boguckiego, nie grożą nam żadne drastyczne podwyżki, choć oczywiście to nadal tylko prognozy, bo sytuacja geopolityczna jest na świecie niestabilna. Zob. artykuł: „Perspektywy rynku paliw silnikowych. Garść ostrożnych refleksji”].

Drogi i pracownicy

Przewoźników czeka również wyraźny wzrost cen za przejazd drogami płatnymi w Europie. Jest to konsekwencja wprowadzenia do opłat drogowych stawki zależnej od emisji CO₂, co wynika bezpośrednio z unijnej dyrektywy. W grudniu 2023 r. zmiany w mycie wprowadziły Niemcy, co poskutkowało nawet 83-procentowym wzrostem opłat. W 2024 r. - Austria (wzrost o 7 proc.), Czechy (+13 proc.) oraz Węgry (+40 proc.) - podaje Trans.info. W 2025 r. wprowadzenie wspomnianej opłaty nastąpi chociażby w Danii, co ma oznaczać wzrost o niebagatelne 682 proc. - wynika z danych IRU.

To nie wszystko. Niektóre kraje sięgają również po dodatkowe podwyżki. Przykładem mogą być Węgry, które od stycznia 2025 r. wprowadzą korektę opłaty za przejazd ciężarówkami (dekret rządowy wiąże składnik opłaty infrastrukturalnej elektronicznego myta z inflacją, skutkiem czego wzrost składnika ma sięgnąć 3,4 proc.). Również Austria zamierza wprowadzić podwyżkę opłat dla wszystkich ciężarówek, nawet tych należących do klasy EURO 6. Planowany jest wzrost nawet o 12,5 proc. Wzrost cen zapowiedziały także np.

Czechy - do 5 proc. w górę pójdzie część opłaty uzależniona od emisji CO₂.

Przewoźnicy powinni również liczyć się ze wzrostem kosztów pracowniczych. Jeden z większych operatorów logistycznych, obsługujący teren całej Europy, szacuje, że wzrost kosztów osobowych w TSL sięgnie 10 proc. - Ciężarem dla przedsiębiorców jest szybko rosnąca płaca minimalna - przypomina dr Grzegorz Wieczorek. Widać to na przykładzie decyzji polskiego rządu, zgodnie z którą od 2025 r. płaca minimalna ma wzrosnąć do 4666 zł brutto (z 4300 zł w br.). Wzrost kosztów płac, oparty na układzie zbiorowym, nastąpi również m.in. w Niderlandach, gdzie od stycznia 2025 r. podwyżka ma sięgnąć 4 proc.

Wyzwanie szansą?

Eksperci nie mają wątpliwości, że przewoźnicy i operatorzy logistyczni powinni przygotować się na wyzwania związane ze wzrostem kosztów w 2025 r. Dodają jednak, że należy „jednocześnie traktować je jako impuls do innowacji i optymalizacji procesów”.

- Wyprzedzające działania w tym zakresie mogą zapewnić przewagę konkurencyjną w dynamicznie zmieniającym się środowisku rynkowym - zapewnia dr Grzegorz Wieczorek. - Cyfryzacja procesów, automatyzacja magazynów czy wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą mogą częściowo zniwelować wzrost wydatków operacyjnych. Kluczowe będą również efektywne strategie planowania tras oraz współpraca w ramach tzw. transportu współdzielonego (collaborative transport), co pozwoli na lepsze wykorzystanie zasobów. ■



Przyszłość cyfrowych dokumentów transportowych

Obecnie około 99% dokumentów transportowych wykorzystywanych w Europie ciągle ma formę papierową. Pełna digitalizacja w UE planowana jest na rok 2027.

Rok 2024, a konkretnie 21 sierpnia 2024 miał być przełomowy w kontekście możliwości wykorzystania elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) w całej Europie. Wszystko to za sprawą wejścia w życie unijnego rozporządzenia eFTI w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information. Ale na pełne wdrożenie nowej technologii musimy jeszcze poczekać.

W praktyce bowiem, od 21 sierpnia 2024 r. państwa członkowskie mają prowadzić działania, aby dostosować krajowe przepisy i systemy do wdrożenia i weryfikowania elektronicznej wersji listów przewozowych oraz innych dokumentów transportowych objętych rozporządzeniem. Dopiero prawie 3 lata później, czyli w 2027 r. (na ten moment Komisja Europejska wskazuje na I kwartał 2027 r.), przedstawiciele poszczególnych krajów UE muszą być gotowi do odbierania elektronicznej informacji na temat transportu towarowego. Wtedy to ma nastąpić pełna akceptacja elektronicznych dokumentów transportowych w całej Europie.

Brakuje przepisów

Przesunęły się również terminy publikacji aktów delegowanych i wykonawczych związanych

z rozporządzeniem eFTI. Do tej pory Komisja opublikowała 2 akty, które są dostępne na jej stronach. Jeden to tzw. akt wykonawczy, którego celem jest określenie jednolitych procedur, zasad oraz specyfikacji technicznych, które mają być przestrzegane przez właściwe organy krajów UE w celu uzyskania dostępu do informacji dotyczących transportu towarowego przez platformy eFTI. Drugi to tzw. akt delegowany, który ustanawia jednolity zbiór danych eFTI, umożliwiającą automatyczną wymianę informacji.

Nie udało się natomiast opublikować dwóch kolejnych aktów: wykonawczego - związanego ze specyfikacjami dla platform i dostawców rozwiązań eFTI oraz delegowanego – ustanawiającego zasady certyfikowania platform i dostawców rozwiązań eFTI. Ich publikację przesunięto na połowę roku 2025. Docelowy model przekazywania danych dotyczących transportu towarowego ma działać w oparciu o certyfikowane platformy, tzw. platformy eFTI, które mają być gwarantem bezpieczeństwa przechowywania danych i ich dostępności. Mówiąc prościej, jeśli firma będzie chciała korzystać z e-CMR, będzie musiała skorzystać z zewnętrznego certyfikowanego systemu dostawcy rozwiązań lub sama

certyfikować swój system. Platformy eFTI będą musiały mieć możliwość przekazywania danych do tzw. eFTI Gate'a (czyli do nadrzędnej, narodowej platformy, która ma powstać w każdym kraju członkowskim). Środowisko to będzie musiało być zatem w pełni interoperacyjne, dlatego ważne dla firm i dostawców rozwiązań będzie wykorzystanie standardowych formatów przekazywanych danych transportowych.

Można zostać przy papierze

Przypomnę dodatkowo, że to nie firmy, a przedstawiciele organów kontrolujących, będą musiały dostosować się do zapisów rozporządzenia eFTI. Jeśli firmy zdecydują się na kontynuowanie wykorzystywania papierowych dokumentów – zgodnie z rozporządzeniem, taką formę będą mogły utrzymać. Jeśli natomiast przejdą na elektroniczną formę, np. listu

przewozowego, to podczas kontroli drogowej, kierowca na urządzeniu mobilnym będzie pokazywał wygenerowany kod QR z unikalnym numerem transportu. Numer ten będzie „kluczem” do odpowiednich danych w bazach dostawców rozwiązań, dzięki któremu zostaną udostępnione żądane informacje związane z danym transportem.

Zaznaczam, że rozporządzenie eFTI nie dotyczy tylko danych przekazywanych w ramach realizacji transportu drogowego. Rozporządzenie ma znacznie szerszy zakres i dotyczy również innych gałęzi transportu (poza transportem morskim, który podlega odrębnym regulacjom). Mówimy tu zatem o digitalizacji niemal całego transportu.

Obecnie około 99% dokumentów transportowych wykorzystywanych na terenie Europy ciągle

9 minut

To średni czas na obsługę zlecenia przewozowego z wykorzystaniem eCMR.

Jak obliczyła SIRA Consulting Research dla duńskiego Ministerstwa Transportu, zastosowanie eCMR pozwala znacznie zaoszczędzić czas przy przygotowaniu listu, sprawdzeniu ładunku, potwierdzeniu dostawy i innych czynnościach administracyjnych związanych z wystawieniem dokumentacji przewozowej. Przy dokumentacji papierowej takie czynności administracyjne trwają 23 minuty.

przyjmuje postać papierową, z czego samych dokumentów CMR (listów przewozowych) generuje się rocznie mniej więcej 500 mln. Papierową postać mają również najczęściej dokumenty związane z przewożonym towarem, jak np. deklaracje celne czy certyfikaty ADR oraz inne dokumenty niezbędne kierowcy podczas transportu, jak karta kierowcy i dowód rejestracyjny pojazdu. Docelowo również i one mają podlegać digitalizacji w ramach rozporządzenia eFTI.

eCMR na razie regionalnie

Na ten moment w wielu krajach europejskich toczą się różne inicjatywy związane z digitalizacją dokumentów transportowych. Testowane są różne rozwiązania, które docelowo mają zbliżyć nas do docelowego modelu zgodnego z eFTI. Bardzo aktywni w tym zakresie są chociażby Belgowie, Niemcy,

Włochy czy Hiszpanie. W Rumunii natomiast elektroniczny list przewozowy funkcjonuje już powszechnie od kilku lat. W Polsce również nie brakuje tego typu inicjatyw, które z jednej strony mają na celu odwrócenie sytuacji prawnej, a z drugiej przeprowadzanie pilotażowych wdrożeń.

Organizacja GS1 Polska jest mocno zaangażowana w prace na rzecz możliwości wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego w Polsce i Europie. Prowadzimy zarówno działania zmierzające do wypracowania konkretnych propozycji nowelizacji obowiązujących przepisów prawa, które pozwolą na stosowanie elektronicznych listów przewozowych, jak i zachęcamy do pilotażowych wdrożeń. Chcemy, żeby jak najwięcej firm działających w Polsce było przygotowanych na nadchodzące zmiany i zaznajomionych z istotnymi zapisami rozporządzenia eFTI. ■



Sprzedaż ciężarówek: rynek w zawieszeniu

Od kilkunastu miesięcy w Unii Europejskiej sprzedaje się dużo mniej pojazdów użytkowych powyżej 3,5 tony niż jeszcze rok temu. Tendencja wzrostowa utrzymuje się tylko w segmencie samochodów dostawczych. Dopóki nie wzrośnie produkcja przemysłowa, a wraz z nią zapotrzebowanie na frachty, trudno liczyć na znaczące wzrosty rejestracji nowych ciężarówek, szczególnie tych powyżej szesnastu ton.



Jakub Faryś

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, przewodniczący Liaison Committee przy Europejskim Stowarzyszeniu Producentów Samochodów ACEA.

Europa potrzebuje impulsu rozwojowego

- Trzeba wziąć pod uwagę fakt, że w ostatnich latach segment ciężkich ciężarówek, wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym cały czas rósł. W 2024 r. przyszła korekta, bo rynek po prostu się nasycił. A nowe pojazdy nie są potrzebne, bo brak jest na razie perspektyw na ponowny wzrost rynku przewozowego. I nie widać na horyzoncie szans na szybką poprawę: szczególnie biorąc pod uwagę kondycję gospodarki niemieckiej i francuskiej. Nad Renem koła napędowe tamtej gospodarki - sektor automotive, przemysł chemiczny i inżynieryjny - mocno zwolniły, a pozwalały zarabiać polskim przewoźnikom.

Spadek rejestracji nowych samochodów ciężarowych w 2024 r. nie jest na rynku jakimś wielkim zaskoczeniem. Polska flota jest jak wiadomo, bardzo nowoczesna, część będących w użyciu pojazdów spełnia najwyższą normę

emisji spalin Euro 6. Właściciel takiej floty myśli: mam dobre samochody, które dodatkowo spełniają jeszcze normy hałasu, nie będę ich wymieniał, bo czasy na rynku przewozowym są niepewne. Firmy transportowe wolą przedłużyć kończący się leasing niż ryzykować zakup nowych pojazdów.

Koszty Zielonego Ładu dają się także we znaki największym gospodarkom, co skutkuje m.in. wyższymi cenami energii. Sprzedaż ciężarówek spada również dlatego, że na rynku pojawiło się więcej ciężarówek używanych w dobrych cenach, co jest efektem wyprzedawania flot. A przed właścicielami flot ciężarowych stoi przecież kolejne wyzwanie, czyli przejście na zeroemisyjność. W 2040 r. 90% rejestrowanych pojazdów ma być elektryczna, a perspektywa piętnastu lat naprawdę nie jest odległa. Właściciele firm transportowych i operatorzy logistyczni muszą niebawem zaplanować wydatki związane z zakupem nowych napędów. Odrębnym problemem jest brak stacji szybkiego ładowania ciężarówek. Aby ograniczyć emisję dwutlenku węgla nowe ciężarówki muszą mieć możliwość sprawnego ładowania. Najszybciej infrastruktura rośnie w Niemczech,

ale w Europie musi stanąć tylko dla samochodów osobowych kilka milionów stacji ładowania aut w kilkanaście lat, a to wydaje się mało realne. Według szacunków ACEA, do 2030 r. potrzebnych będzie 8,8 mln punktów ładowania, a to wymaga zwiększenia tempa ich powstawania, i to ośmiokrotnie. A przecież infrastruktura dla ciężkich pojazdów to jeszcze większe wyzwanie. Dość powiedzieć, że jeden punkt ładowania to 1,5 MW, a w jednym hubie przy autostradzie potrzeba ich kilkanaście. Największy spadek sprzedaży pojazdów ciężkich, powyżej 16 ton, dotyczy krajów nowej Unii, m.in. Polski, Słowacji, Czech, republik nadbałtyckich oraz Węgier. Spadki dotyczą całej UE, z wyjątkiem kilku krajów południa Europy: przede wszystkim Hiszpanii, gdzie wzrost wyniósł aż 12%.

Europa potrzebuje impulsu rozwojowego. Bez wzrostu gospodarczego w najbardziej uprzemysłowionych regionach kontynentu trudno o pracę dla przewoźników. A więc trudno także o wyraźny wzrost sprzedaży ciężarówek.



Thomas Fabian

Dyrektor ACEA
ds. pojazdów użytkowych

- Sprzedaż nowych samochodów ciężarowych jest ściśle powiązana z ogólnym rozwojem gospodarczym. Przeciwności gospodarcze mają negatywny wpływ na sprzedaż samochodów ciężarowych, podobnie jak słabe nastroje gospodarcze operatorów transportowych wpływają na ich zdolność do inwestowania w odnowienie floty. Słaby wzrost gospodarczy już osłabił popyt na ciężkie samochody ciężarowe w drugiej połowie 2024 r.; znaczne spadki odnotowano

w pierwszych trzech kwartałach 2024 r., głównie w Europie Środkowej. Wielu producentów zgłasza spadek liczby zamówień i przewiduje, że trudne otoczenie rynkowe utrzyma się na wielu rynkach europejskich. ■

Sprzedaż pojazdów użytkowych w 2024 r.

DMC > 3,5 t (porównanie 2023/2024)

↓ **9,4%**
Listopad

↓ **18,4%**
Styczeń - Listopad

Źródło: PZPM

Sprzedaż pojazdów użytkowych w 2024 r.

DMC powyżej 3,5 tony
(porównanie trzeciego kwartału)

2023
270 tys.

2024
249,7 tys.

Sprzedaż samochodów dostawczych





DMC powyżej 3,5 tony
(porównanie trzeciego kwartału)

1 170 310 8,5%

Źródło: ACEA

Współpracuj ze zweryfikowanymi kontrahentami z całej Europy

Firmy, z którymi zawierasz
transakcje na Trans.eu są:

-  zautoryzowane i zweryfikowane
-  stale monitorowane
-  transparentne – widzisz dane firmy
oraz niezależną ocenę jej
wiarygodności płatniczej, TransRisk
-  podlegają ocenom i komentarzom,
które sprawdzisz w każdej chwili

ZAŁÓŻ KONTO

www.tfc.trans.eu

03

komentarz IRU

tachografy

cyfryzacja

dekarbonizacja

stawki

nieuczciwa konkurencja

Prognozy



Jakie wyzwania czekają firmy transportowe

Przyszły rok może okazać się przełomowy dla rynku transportowego. IRU przewiduje niewielki wzrost ilości przewożonych towarów napędzany wzrostem konsumpcji. Przed branżą stoją jednak wielkie wyzwania związane z brakiem kierowców oraz wielka operacja wymiany tachografów.

1. Wzrost przewozów

Biorąc pod uwagę obecną sytuację makroekonomiczną w Unii Europejskiej, IRU spodziewa się wzrostu wolumenu przewozów o 2% w tonokilometrach, w porównaniu z danymi z 2024 r. Oczekuje się, że obniżona inflacja i stopy procentowe w UE będą napędzać bardziej zrównoważony wzrost konsumpcji, a tym samym wzrost gospodarczy. Stawki przewozowe są zmienne i mogą zależeć od zdolności przewozowych firm transportowych, co może być zagrożone przez wyższe ceny pojazdów i niedobór kierowców.

2. Brak kierowców

Nawet jeśli niedobór kierowców ciężarówek w Europie w ostatnich latach nieco się zmniejszył z powodu słabego popytu, pozostaje to nadal poważnym problemem. Zgodnie z najnowszym badaniem IRU 2024, 70% firm transportowych ma poważne lub bardzo poważne trudności z obsadzeniem stanowisk kierowców. W tej liczbie 12% firm borykało się z nieobsadzonymi

stanowiskami kierowców, co odpowiadało pół milionowi stanowisk. 50% firm przewozowych spodziewa się większych trudności w 2025 r., przy czym oczekuje się, że pół miliona kierowców ciężarówek przejdzie na emeryturę w ciągu najbliższych pięciu lat, a niewielu młodych następców dołączy do zawodu. Pewnym ryzykiem jest wzrost napięcia na rynku przewozów towarowych po latach 2023 i 2024, które były przecież latami zmiany i niepewności.

3. Dostęp do paliwa

Norma dwutlenku węgla zacznie wpływać na ceny pojazdów ciężarowych z dwiema i trzema osiami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton (z jedną osią napędową). Przewiduje się, że ceny energii będą nieznacznie rosły do połowy 2025 r., a następnie spadały, oczywiście nadal w zależności od sytuacji geopolitycznej. Oczekuje się także, że globalne zapasy ropy będą nadal spadały, ponieważ produkcja ropy pozostanie poniżej zużycia z powodu cięć produkcji OPEC+. Potencjał dalszej eskalacji konfliktu na Bliskim Wschodzie wprowadził znaczną niepewność i zmienność na rynki ropy naftowej w ostatnich tygodniach. Jednak

70%

Mimo znacznego spadku popytu na transport międzynarodowy, aż tyle przedsiębiorstw przewozowych w Unii Europejskiej boryka się z problemami kadrowymi dotyczącymi braku kierowców. Problem jest poważny: IRU szacuje, że w ciągu najbliższych pięciu lat odejdzie na emeryturę około pół miliona kierowców. Ani Komisja Europejska, ani szefowie resortów transportu w krajach UE nie mają na razie pomysłu, jak zatrzymać ten niepokojący trend.



10%

Wg IRU taki odsetek tachografów pierwszej generacji (G2V1) nie zostanie na czas wymieniony na tzw. inteligentne tachografy cyfrowe drugiej generacji. A więc ciężarówka nie będzie mogła podjąć zlecenia międzynarodowego. Termin wymiany tachografów mija 31 grudnia 2024. To pierwszy etap wymiany tych urządzeń. W połowie sierpnia 2025 r. wszystkie tachografy cyfrowe powinny zostać wymienione na najnowsze urządzenia G2V2.

do tej pory nie doszło do żadnych zakłóceń w dostawach ropy, a nawet gdyby tak było, istnieje znaczna nadwyżka dostępnych mocy produkcyjnych, która mogłaby pokryć cały potencjał.

4. Opłaty drogowe i płace kierowców

Można także spodziewać się zwiększenia opłaty za przejazd w związku wdrożeniem norm emisji CO2 w państwach członkowskich UE (Dania, Holandia, Szwecja i inne). A także indeksacją opłat drogowych zgodnie ze stopą inflacji. Płace w UE rosły w ostatnich latach z powodu inflacji oraz napiętego rynku pracy. Spodziewamy się, że będą rosły nadal w latach 2025 i 2026, choć nieco wolniej. Ponadto oczekiwany wzrost wolumenu przewozów towarowych i nierównowaga między kierowcami przechodzącymi na emeryturę, a ich młodymi zastępcami, prawdopodobnie wywrą presję na wynagrodzenia. I na koniec niepewność co do nowej, spodziewanej taryfy celnej w USA, która może doprowadzić do wzrostu kosztów sprzętu. Na razie trudno jest to określić wysokość nowej taryfy, a więc i kosztów sprzedaży ciężarówek.

5. Wymiana tachografów

Wystąpiły istotne opóźnienia utrudniające proces wymiany urządzeń. Proces modernizacji pojazdów będących w ruchu nie mógł rozpocząć się przed 2024 r. z powodu poważnego opóźnienia w dostawie urządzeń Smart Tachograph Version 2 (G2V2). Teoretycznie mógłby rozpocząć się w sierpniu 2023 r., kiedy G2V2 stałby się obowiązkowy dla nowo zarejestrowanych pojazdów użytkowych. Krótki czas oczekiwania producentów tachografów i pojazdów na przetestowanie i wyprodukowanie nowego tachografu przyczynił się do trudności

technologicznych podczas wdrażania.

Przykładowo nawet urządzenia G2V2, które są obecnie instalowane, stanowią wersję przejściową, co powoduje niepewność wśród operatorów transportu oraz ogólną nieufność co do niezawodności i ukrytych kosztów przyszłych modernizacji. Ponadto odnotowano liczne przypadki awarii urządzeń G2V2, w wyniku których pojazdy wracały do warsztatów i na kilka dni zostawały wyłączone z eksploatacji. To dodatkowo podsycało brak zaufania i zniechęciło do terminowego planowania wymiany tachografów. Chociaż system G2V2 będzie w dużej mierze dostępny dopiero w 2025 r., członkowie IRU w kilku państwach członkowskich UE zgłosili brak warsztatów, które mogłyby przeprowadzić modernizację.

Z badań IRU wiemy, że w marcu 2024 r. istniała już wystarczająca podaż urządzeń G2V2, co oznacza, że nie było to przyczyną powolnego tempa wymiany (6 punktów procentowych w ciągu trzech miesięcy). Oznacza to, że nawet jeśli tempo modernizacji znacznie przyspieszy, znaczna część pojazdów z tachografami cyfrowymi pierwszej generacji (G1) będzie naruszać prawo, ponieważ są wyposażone

w tachografy, które podlegają pierwszemu terminowi, czyli końcowi grudnia 2024 r. Nawet drugi termin, czyli 18 sierpnia 2025 r. może być trudny do dotrzymania: nawet jeśli tempo montażu najnowszych urządzeń potroi się, około 10% pojazdów nadal może być wyposażonych w tachografy G2V1, co narazi je na naruszenie prawa, jeśli będą nadal wykonywać transport międzynarodowy.

Jeśli chodzi o zasięg geograficzny problemu, krajowe stowarzyszenia transportu drogowego z większości państw członkowskich UE zgłosiły nam opóźnienia, z wyjątkiem organizacji z Niemiec, Holandii i państw nordyckich. W rezultacie, nawet przy wielkiej determinacji, wysiłku i mobilizacji, tysiące pojazdów obecnie wykonujących przewozy transgraniczne w UE mogłyby naruszać prawo, jeśli będą kontynuować takie operacje po 31 grudnia 2024 r. Zakładając, że ci operatorzy transportu drogowego zaprzestaną swojej działalności transgranicznej do czasu modernizacji tachografów, można spodziewać się poważnych problemów z przepustowością rynku. Trudno sobie bowiem wyobrazić, aby dostępna w tym czasie flota mogła sprostać zapotrzebowaniu rynkowemu w Unii Europejskiej. ■



↑ 2%

O tyle może wzrosnąć według prognoz IRU wolumen przewożonych towarów w 2025 r.

Liczony w tonokilometrach, w porównaniu z danymi z 2024 r. Stymulująco na wzrost przewozów może wpływać coraz niższa inflacja oraz niższe stopy procentowe. Stawki za fracht pozostaną niestabilne z powodu wyższych kosztów firm transportowych. Dodatkowo koszty wzrosną przez spodziewaną podwyżkę cen nowych ciężarówek oraz doskwierający brak kierowców.



W transporcie ciężko o optymizm

Perspektywy sektora transportowego nie napawają optymizmem. Prognozy wzrostu PKB europejskich gospodarek na 2025 są mizerne, co oznacza słaby popyt. Dodatkowo zobaczymy pierwsze dostosowania do wzrostu kosztów związanych z regulacjami dot. emisyjności. Szans można upatrywać jedynie w rozwoju technologii. Europa nie jest tu wprawdzie liderem, ale przyszły rok może przynieść ważne pod tym względem regulacje prawne.

Pomimo wzrostu gospodarczego sytuacja transportu jest skomplikowana. W pierwszych trzech kwartałach 2024 r. Polska gospodarka rosła średnio o niemal 3 proc. w skali roku. To znaczące przyspieszenie w stosunku do 2023. Niemniej to raczej małe pocieszenie dla branży transportowej. Głównym motorem wzrostu była konsumpcja gospodarstw domowych, którą widać było w wysokich wynikach sprzedaży detalicznej oraz usługach. Na tym tle kondycja przemysłu czy eksporterów była zdecydowanie słabsza – odzwierciedlała trend wyraźnego osłabienia w państwach Unii Europejskiej, w tym depresji w gospodarce Niemiec. Takie otoczenie w naturalny sposób było niekorzystne dla branży transportowej.

Słaby popyt zagraniczny uderzył w wyniki firm

Główny Urząd Statystyczny wskazał, że po III kwartałach 2024 r. średnia rentowność obrotu brutto dużych firm transportowych wyniosła 3,8 proc. To najniższe wyniki od czasu kryzysu zadłużenia strefy euro w 2013 r. – zwykle wartość przekracza 5,5 proc. Taki wynik jest

też słabszy na tle całej gospodarki (4,7 proc.). **Obok transportu straty widoczne są też w przemyśle, w szczególności w górnictwie i energetyce. W każdej z firm zdecydowanie mniejszy odsetek przedsiębiorstw raportuje też zyski** – w transporcie było to 73 proc. firm, przeciętnie odsetek ten jest o 10- pkt proc. wyższy.

Kryzys w branży automotive trwa

Ciężko spodziewać się wyraźnej poprawy w nadchodzących kwartałach. Kondycja transportu będzie bezpośrednio zależeć od sytuacji w Europie Zachodniej. Prognozy dla Niemiec wskazują, że po stagnacji w 2024 r., **nadchodzący rok przyniesie jedynie niewielkie odbicie tempa wzrostu PKB - rzędu 0,5-0,7 proc.** Głównym winowajcą tak słabych wyników jest przemysł, a w szczególności motoryzacja. Europejskie gospodarki wciąż borykają się z wysokimi kosztami energii, co uderza w konkurencyjność. Duże problemy widoczne są też przy elektryfikacji transportu – ta napotyka wyraźne bariery. Ich symbolem jest choćby zastój w fabrykach samochodów elektrycznych

Stellantis i Volkswagena czy słabe wykorzystanie giga fabryki VW w Wolfsburgu, która pracuje na połowę swoich możliwości. Problemy branży automotive zapewne szybko przełożą się na kondycję firm transportowych.

Wyższe ceny za usługi transportowe

Sektor transportowy będzie się też mierzyć z kosztami regulacji środowiskowych.

Dziś producenci samochodów zrzeszeni w stowarzyszeniu ACEA apelują o odsunięcie w czasie zaostrzenia norm emisji w testach WLTP - skutkiem regulacji będą kary w wysokości około 15 mld EUR rocznie, które poniosą końcowi konsumenci - w tym firmy transportowe. Dodatkowo **coraz bardziej zbliża się perspektywa rozszerzenia systemu ETS II w budownictwie i transporcie** – według bieżących przepisów ma to nastąpić w 2027 r. W efekcie **należy spodziewać się podwyżek cen usług transportowych** – choćby dlatego, aby zgromadzić odpowiedni bufor finansowy na ewentualne zaburzenia rynku w przyszłości.

Technologia na pomoc?

Krótkookresowo ciężko być optymistą, w dalszym horyzoncie szanse związane są z AI.

Jak dotychczas rozwój sztucznej inteligencji utożsamiany jest raczej z tzw. large language models – chatbotami potrafiącymi prowadzić konwersacje czy poszukiwać informacje. Równolegle, choć w trochę mniej spektakularny sposób, rozwija się tzw. computer vision - techniki rozpoznawania obrazu. Co więcej mikrokomputery posiadają coraz większą moc obliczeniową – warto zwrócić uwagę choćby na ewolucję projektu Nvidia Jetson. To w naturalny sposób wpływa na możliwość autonomicznej jazdy. Prognozy ekspertów branżowych wskazują, że po 2030 r. samochody powinny

być znacznie bardziej samodzielne i stosunkowo dobrze radzić sobie w części sytuacji kryzysowych. To tzw. level 4 – high automation. Autonomiczne poruszanie się ciężarówek na określonych trasach przy niższym natężeniu ruchu będzie realizowane w pierwszej kolejności, co obniży koszty działalności. Niemniej Europę ciężko uznać za lidera. Obecnie niemiecki Mercedes prowadzi testy zaawansowanych systemów autonomicznych w Pekinie. Jednak w Europie przyszły rok będzie w tym kontekście dość ważny -obecnie samochody nie mają prawa poruszać się po drogach UE, w 2025 raczej pojawi się adekwatne prawodawstwo. ■

3,8%

Tyle według danych Głównego Urzędu Statystycznego wynosi średnia rentowność obrotu brutto dużych firm transportowych po III kwartałach 2024 r. **To najslabsze wyniki od czasu kryzysu zadłużenia strefy euro w 2013 r.** – zwykle wartość przekracza 5,5 proc. Taki wynik jest też słabszy na tle całej gospodarki (4,7 proc.).



Cyfryzacja zmieni oblicze transportu

Internet rzeczy IoT rewolucjonizuje sektor TSL, oferując nowe możliwości monitorowania i zarządzania zasobami.

Globalny przemysł transportowy znajduje się w punkcie zwrotnym, przygotowując się na dynamiczne zmiany, które mają doprowadzić do jego znacznego wzrostu. Prognozy wskazują na średnioroczne tempo wzrostu (CAGR) na poziomie 5,4%, co do 2030 r. przełoży się na wartość rynku wynoszącą 11,1 biliona USD. Choć dodajmy, to tempo wzrostu jest wolniejsze niż oczekiwano przed pandemią, kiedy zakładano wskaźnik na poziomie 19,8%. Dynamikę rozwoju sektora wyznaczają nowoczesne technologie oraz zrównoważony rozwój.

Coraz więcej AI w transporcie

Postęp technologiczny coraz wyraźniej zmienia oblicze transportu. Sztuczna inteligencja (AI) oraz automatyzacja odgrywają coraz większą rolę w zarządzaniu procesami operacyjnymi. Według prognoz, w 2025 r. AI przekształci się z narzędzia wspierającego proste zadania, w technologię umożliwiającą autonomiczne podejmowanie decyzji. Narzędzia oparte na AI pozwolą na dynamiczne dostosowywanie tras w czasie rzeczywistym - w zależności od warunków drogowych i pogodowych, a także umożliwią skuteczniejsze planowanie czynności serwisowych, redukując przestoje. Wsparcie cyfryzacji, promowane przez unijne polityki transportowe, przyspiesza modernizację

systemów transportowych, zwiększa bezpieczeństwo i wspiera zrównoważony rozwój dzięki inteligentnym systemom transportowym. Warto jednak podkreślić, że wszystkie te ambitne cele oraz dumnie kreślone raporty nie przekładają się na sytuację sektora MSP, który pozostaje znacząco w tyle za rozwojem innowacji, koncentrując się na staraniach o utrzymanie płynności finansowej i przetrwanie w niestabilnych warunkach rynkowych.

Inteligentne systemy transportowe odgrywają coraz istotniejszą rolę w nowoczesnej logistyce, wprowadzając zmiany umożliwiające optymalizację szeregu procesów. Technologie IoT (Internet rzeczy) umożliwiają monitorowanie floty i magazynów w czasie rzeczywistym, skutkując lepszym wykorzystaniem zasobów i możliwością optymalizacji tras oraz całych ścieżek dostaw. Zaawansowane algorytmy w systemach ITS pozwalają obecnie dostosowywać plany transportowe nawet do zmieniających się warunków drogowych i pogodowych. W efekcie uczestnicy łańcuchów dostaw mogą osiągać znaczące oszczędności paliwa, w tym samym czasie redukując emisyjność CO₂. Jednocześnie automatyzacja magazynowania umożliwia efektywniejsze zarządzanie zapasami oraz precyzyjne

prognozowanie popytu, minimalizując ryzyko braków magazynowych i poprawiając jakość usług.

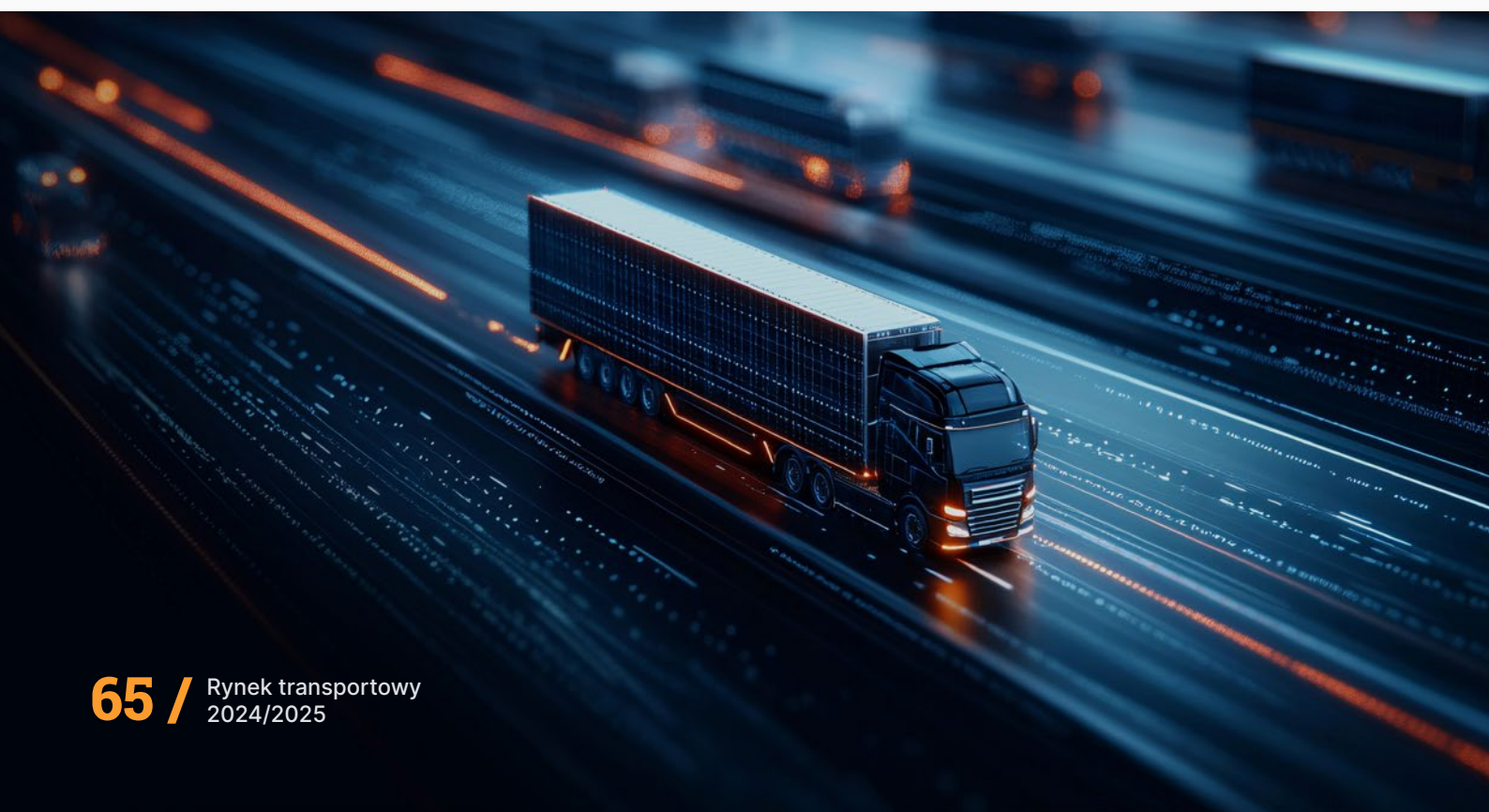
Internet rzeczy i dekarbonizacja

Można zaryzykować twierdzenie, że obecnie IoT rewolucjonizuje sektor TSL, oferując nowe możliwości monitorowania i zarządzania zasobami - i trend ten z pewnością utrzymany zostanie w roku 2025. Czujniki lokalizacyjne i diagnostyczne, zamontowane na pojazdach (ale i w centrach logistycznych), dostarczają szczegółowych danych, które pozwalają na szybką reakcję w przypadku nieprawidłowości, zwiększając bezpieczeństwo dostaw. Dzięki integracji z systemami zarządzania flotą możliwa jest optymalizacja tras i efektywniejsze wykorzystanie pojazdów, pozwalające na redukcję kosztów operacyjnych oraz emisji CO₂. Automatyzacja procesów śledzenia zapasów i prognozowania popytu dodatkowo usprawnia funkcjonowanie łańcuchów dostaw, co jest kluczowe w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu biznesowym.

Transformacja w kierunku transportu zeroemisyjnego nabiera tempa w odpowiedzi na ambitne cele klimatyczne Unii Europejskiej. Transport drogowy towarów odpowiada obecnie za około 25% emisji CO₂ w UE, co stawia go w centrum działań na rzecz dekarbonizacji. Inwestycje w infrastrukturę, takie jak stacje ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania wodoru wzdłuż głównych korytarzy transportowych mają kluczowe znaczenie dla rozwoju bardziej ekologicznych środków transportu. Na rynku europejskim pojawia się coraz więcej modeli ciężarówek zeroemisyjnych, które sprawdzają się w transporcie regionalnym i miejskim, a ich zasięg operacyjny wynosi obecnie od dwustu do czterystu kilometrów.

Ciężarówki elektryczne zbyt drogie

Prognozy na rok 2025 zakładają dalszy rozwój infrastruktury i wzrost udziału pojazdów zeroemisyjnych w transporcie towarowym. Według raportów rynkowych oczekuje się, że około 10% nowych rejestracji ciężkich pojazdów użytkowych w UE będzie dotyczyło modeli zeroemisyjnych, a sieć publicznych punktów



ładowania dla takich pojazdów wzrosnąć do dwóch tysięcy. Warto również odnotować innowacyjne projekty, takie jak elektryfikacja autostrad za pomocą pantografów, które testowane są w Niemczech i Szwecji.

Dużym problemem i wyzwaniem pozostają natomiast wysokie koszty zakupu pojazdów zeroemisyjnych, które obecnie są 2-3 razy wyższe od tradycyjnych modeli spalinowych (zależnie od typu i modelu). Jednak dzięki programom wsparcia i rosnącej skali produkcji, można spodziewać się w dłuższej perspektywie ich stopniowego spadku.

Z perspektywy regulacyjnej, w 2025 r. spodziewane są bardziej rygorystyczne normy emisji CO2 oraz dodatkowe zachęty finansowe dla firm inwestujących w technologie zeroemisyjne. Wszystkie te działania, w połączeniu z postępem technologicznym,

mają na celu kształtowanie przyszłości transportu jako bardziej ekologicznego, efektywnego i dostosowanego do wyzwań współczesnego świata i ewoluującej gospodarki.

Intermodal coraz powszechniejszy

Transport intermodalny w Unii Europejskiej odgrywa kluczową rolę w zrównoważonym rozwoju sektora transportowego, integrując różne gałęzie transportu w celu zwiększenia efektywności i redukcji emisji. W ostatnich latach obserwuje się rosnące zainteresowanie tym segmentem, wynikające z polityk unijnych promujących ekologiczne rozwiązania oraz z potrzeby optymalizacji łańcuchów dostaw. W 2023 r. rynek intermodalny w UE napotkał jednak pewne wyzwania.

Spadek koniunktury w światowym handlu oraz trwający konflikt zbrojny na Ukrainie wpłynęły na dynamikę przewozów. Przedsiębiorcy musieli



Taki jest udział transportu drogowego w emisji dwutlenku węgla w Europie.

Inwestycje w transport intermodalny (z udziałem kolei) oraz ciężarówki zeroemisyjne mają zredukować ten problem. Dzisiaj wyzwaniem są ceny nowych pojazdów elektrycznych, które dwu-trzykrotnie przewyższają koszty zakupu standardowych trucków.

Źródło: Europejska Agencja Środowiska

dostosować się do zmieniających się warunków, co niosło konieczność zwiększenia elastyczności i wprowadzania innowacyjnych rozwiązań, w szczególności organizacyjnych (poprawa dynamiki planowania, niekonwencjonalne działania w zakresie dostaw ostatniej mili).

Mimo tych trudności perspektywy na przyszłość pozostają pozytywne. Prognozy na 2025 r. wskazują na dalszy rozwój transportu intermodalnego w UE. Wzrost ten będzie napędzany przez inwestycje w infrastrukturę, takie jak budowa nowych terminali i modernizacja istniejących, co powinno zwiększyć przepustowość i efektywność wykonywanych operacji przewozowych. Dodatkowo, unijne inicjatywy, takie jak Zielony Ład, będą promować przenoszenie ładunków z transportu drogowego na bardziej ekologiczne środki, w tym kolej i żeglugę śródlądową.

Uwaga na prognozy

Należy jednak być ostrożnym w tym prognozowaniu z uwagi na fakt, iż te same hasła powielane są na przestrzeni dekad, a zmiany rynkowe, szczególnie w obliczu kryzysu, odnotowywane są każdorazowo na poziomie niższym od oczekiwanego. Warto jednak również zauważyć, że rozwój transportu intermodalnego przyczynia się do realizacji celów klimatycznych UE, redukując emisje gazów cieplarnianych i wspierając zrównoważony rozwój. Można zatem zakładać, iż w 2025 r. udział transportu intermodalnego w ogólnym wolumenie przewozów towarowych będzie systematycznie wzrastał, co pozytywnie wpłynie tak na wizerunek, jak i konkurencyjność europejskiej gospodarki. ■





Trzeba się dostosować

Jeśli Komisja Europejska rozluźni zasady związane z wdrażaniem Fit for 55, pojawi się szansa na polepszenie rentowności. Ciężarówki z normą spalin Euro 6 musiałyby zostać uznane za ekologiczne.

Rok 2025 będzie rokiem sporych zmian, które trzeba będzie bardzo uważnie obserwować i w rozważny sposób się do nich dostosować. Już rok 2024 pokazał, że przyszło nam żyć w bardzo nieprzewidywalnych i trudnych dla europejskich gospodarek czasach. Splot następujących po sobie zdarzeń doprowadził do załamania gospodarczego w państwach, z którymi powiązana jest polska gospodarka.

W efekcie na globalnych rynkach europejskie produkty zaczęły przegrywać z towarami z innych regionów świata. Transport, który świadczy usługi dla istotnych podmiotów gospodarczych operujących na wolnym rynku, dostał rykoszetem, ponieważ gwałtownie spadło zapotrzebowanie na nasze usługi.

Nonszalancja w Brukseli

Zawsze w sytuacji, gdy popyt jest o wiele za niski w stosunku do podaży, w naszym przypadku usługi przewozowej, pojawiają się żerujący na rynku cwaniacy, którzy oferują pośrednictwo, zbijając przy okazji krocie. Z tego płynie nauka na 2025 r. – należy dostosować podaż naszych usług do potrzeb rynku. Mówiąc wprost, konieczna jest kontynuacja redukcji

potencjału po to, by osiągnąć optymalny poziom z punktu widzenia zarządzania firmą transportową. Zdaję sobie sprawę z tego, że to bardzo trudne zadanie dla przedsiębiorców, którzy ten potencjał budowali całe życie. Ale aby się nie przewrócić, czasami trzeba usiąść. To jest ten właściwy krok na ten moment.

Niezależnie od spowolnienia gospodarczego, mamy do czynienia z nonszalancją unijnych polityków, którzy – nie zważając na obecną sytuację, związaną m.in. z okrutną wojną, której skutki gospodarcze dotyczą wielu europejskich państw – bujają w obłokach i kontynuują bardzo wzniosłe z punktu widzenia przyszłych pokoleń cele związane z ochroną klimatu. Problem w tym, że przy okazji wylewają dziecko z kąpielą. To ślepa uliczka, i to nie chodzi tylko o naszą transportową branżę. Dziwię się, że unijni urzędnicy uparcie trwają przy swoich przekonaniach, co może prowadzić wiele państw do ruiny gospodarczej, zwłaszcza tych krajów, które – tak jak my – są na dorobku.

Dlatego naciskamy na polityków i bardzo liczymy na to, że polska prezydencja w UE przyczyni się do otwarcia szczerzej debaty, opartej na

rzetelnych analizach z różnych europejskich państw. Liczymy na to, że doprowadzi to do rewizji wcześniej przyjętych, ambitnych celów klimatycznych. Zresztą takie oddolne prace w wielu krajach członkowskich już się zaczęły. Jestem przekonany, że zakończone sukcesem wspólne działania dadzą ogromną szansę na odzyskanie energii europejskiej gospodarki, co z kolei pozwoliłoby firmom odzyskać stracone rynki, a nam zapewniłoby możliwość przewiezienia towarów.

Wyzwania po zakończeniu wojny

Jeśli tylko nastąpi poluzowanie obciążeń związanych z Fit for 55, a pojazdy z normą spalin Euro 6 zostaną uznane za ekologiczne, dzięki czemu ich firmy przewozowe będą mogły korzystać z niższych stawek za dostęp do sieci dróg i autostrad, to będzie szansa na pojawienie się lepszej rentowności w naszej branży. To z kolei być może pozwoli nie tylko utrzymać firmy na odchudzonym poziomie, lecz także na łagodne inwestowanie w przyszłości.

W 2025 r. prawdopodobnie dojdzie do zakończenia działań militarnych na obszarze Ukrainy. Czy zawieszenie wojny może mieć wpływ na sytuację naszych przewoźników ze Wschodu? Oczywiście że tak. Jednak pod warunkiem, że przewoźnicy będą gotowi do konsolidacji, dzięki czemu powstaną silne duże podmioty, będące w stanie złożyć oferty na uczestnictwo w odbudowie Ukrainy uwzględniającym naszą działalność. Dziś do dużych przetargów, także przewozowych, mają szansę przystąpić nieliczne polskie podmioty, które zresztą już wykazują zainteresowanie tą kwestią.

Uważam, że konsolidacja jest nieuchronnym kierunkiem pod warunkiem, że skonsolidują się odpowiednio zarządzane podmioty o podobnej sytuacji finansowej. Obawiam się jednak, że polskie małe przedsiębiorstwa transportowe nie są chyba jeszcze na to gotowe. Warto jednak korzystać z doświadczeń tych, którzy już tę drogę przeszli. Przedsiębiorcy, którzy mają podbudowę ekonomiczną, przeliczają



sentymenty na kapitał. Nie żyją przeszłością, tylko poszukują nowych rozwiązań, nowych rynków – po to, by wejść na wyższy poziom.

Nowa umowa z Ukrainą

Ewentualne zawieszenie wojny może mieć też konkretne skutki dla umowy UE-Ukraina, która dziś faworyzuje ukraińskich przewoźników na europejskim rynku. Ten temat jest dużą zagadką i jednocześnie dużym wyzwaniem dla naszego rządu i naszej prezydencji w UE. Ukraińcy są przekonani, że po zakończeniu wojny będą mieli dokładnie te same prawa, co wszyscy inni uczestnicy wspólnego rynku. Nie bardzo rozumieją fakt, że aby móc korzystać z tego dobrodziejstwa, muszą spełnić cały szereg bardzo precyzyjnie określonych warunków. Być może Ukraina będzie korzystała z jakiegoś

przyspieszonego procesu, jednak nam dostosowanie się zajęło dziesięć lat.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że nasi przewoźnicy utracili tamtejszy rynek, mimo że miejscowi klienci chcieliby, aby to polscy przewoźnicy kontynuowali przewozy do Ukrainy. To jest jednak niemożliwe ze względu na różne problemy, z jakimi muszą się tam borykać nasi przewoźnicy. Umowa UE-Ukraina obowiązuje do czerwca 2025 r., z możliwością automatycznego przedłużenia w konkretnych sytuacjach. Jeśli więc do połowy roku nastąpi zakończenie lub przerwanie wojny, to umowa ta będzie musiała ulec zmianie. Tak czy inaczej, w drugiej połowie roku możemy się spodziewać emocjonalnych dyskusji i negocjacji. ■

1 lipca 2031 roku

Maksymalny termin, do którego przewoźnicy muszą dostosować swoje floty do europejskiego standardu emisji spalin, czyli Euro 7.

Komisja Europejska regularnie podnosi standardy emisji, a państwa członkowskie dostosowują je do wysokości opłat drogowych. Im wyższa norma emisji (a więc mniej spalin), tym opłata drogowa jest niższa. Biorąc pod uwagę pojazdy z silnikiem spalinowym, najwyższa norma emisji to obecnie Euro 6. Do nowej normy Euro 7 mają się także dostosować w 2030 r. pojazdy dostawcze.



Piotr Skobała

Partner zarządzający w spółce
Magna Valor, doradca rynku TSL

Prognozy | Dekarbonizacja, cyfryzacja

Rynek TSL: wyzwania dla branży

Rok 2025 będzie kluczowy dla dalszego rozwoju transportu drogowego w Unii Europejskiej. Mimo wszystkich zagrożeń, branża TSL ma szansę stać się bardziej innowacyjna, efektywna i zrównoważona.

Ostatnie lata nie były szczęśliwe dla branży transportowej. Stagnacja gospodarcza w Europie oznacza drastyczny spadek przychodów przewoźników przy rosnących kosztach prowadzenia biznesu. Ale dynamiczne zmiany, których będziemy świadkami w 2025 r. mogą wyjść branży na dobre.

Co się ważnego wydarzyło w 2024 r.

W 2024 roku branża przewozów drogowych w Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Polski, stanęła przed szeregiem wyzwań wynikających z dynamicznych zmian gospodarczych, geopolitycznych oraz regulacyjnych. Poniżej przedstawiam 4 kluczowe wydarzenia, które miały istotny wpływ na kondycję tego sektora.

1. Spowolnienie gospodarcze w Europie

W 2024 roku europejska gospodarka doświadczyła spowolnienia, co bezpośrednio wpłynęło na branżę transportową. Według prognoz Transport Intelligence, realny wzrost wartości sektora transportu drogowego

w Europie miał nie przekroczyć 1,4%, co stanowiło znaczący spadek w porównaniu do 3,5% wzrostu w 2022 r. W Polsce sytuacja była nieco lepsza; mimo ogólnego spadku w Unii Europejskiej, polscy przewoźnicy odnotowali niewielki wzrost pracy przewozowej o około 1,4%, utrzymując pozycję lidera z udziałem 20,05% w całkowitej pracy przewozowej UE.

2. Wzrost kosztów operacyjnych

Branża transportowa w Polsce musiała stawić czoła rosnącym kosztom operacyjnym. Wzrost opłat drogowych w Polsce wyniósł od 13,2% do 15%, co dodatkowo obciążało budżety firm transportowych. Dodatkowo, podwyżki płacy minimalnej oraz rosnące ceny paliw i ubezpieczeń wpłynęły na rentowność przedsiębiorstw. W rezultacie aż 60% polskich przewoźników sygnalizowało zamiar redukcji floty i zatrudnienia, a 13% znajdowało się na skraju wypłacalności, nie regulując na bieżąco swoich zobowiązań.

3. Napięcia na granicy polsko-ukraińskiej

W 2024 roku doszło do napięć na granicy polsko-ukraińskiej, spowodowanych protestami polskich przewoźników przeciwko nieuczciwej konkurencji ze strony ukraińskich firm transportowych. Blokady głównych przejść granicznych prowadziły do poważnych zakłóceń w transporcie towarów między Polską a Ukrainą, co wpłynęło na opóźnienia w dostawach i zwiększenie kosztów operacyjnych. Sytuacja ta dodatkowo obciążała polskich przewoźników, którzy musieli dostosować się do nowych realiów rynkowych.

4. Wprowadzenie nowych regulacji i technologii

W 2024 r. branża transportowa musiała dostosować się do nowych regulacji wynikających z Pakietu Mobilności oraz rosnących wymagań w zakresie ochrony środowiska. Wprowadzenie inteligentnych tachografów drugiej generacji oraz elektronicznego listu przewozowego e-CMR wymagało od firm inwestycji w nowe technologie i szkolenia pracowników. Dodatkowo, rosnąca presja na dekarbonizację transportu skłoniła przedsiębiorstwa

do poszukiwania bardziej ekologicznych rozwiązań, takich jak pojazdy elektryczne czy alternatywne paliwa, co wiązało się z dodatkowymi kosztami i koniecznością dostosowania się do nowych standardów.

Podsumowując, rok 2024 przyniósł branży przewozów drogowych w Unii Europejskiej i Polsce szereg wyzwań związanych ze spowolnieniem gospodarczym, rosnącymi kosztami operacyjnymi, napięciami geopolitycznymi oraz koniecznością dostosowania się do nowych regulacji i technologii. Firmy transportowe musiały elastycznie reagować na zmieniające się warunki, inwestując w innowacje i dostosowując swoje strategie operacyjne, aby utrzymać konkurencyjność na wymagającym rynku.

Prognozy dla transportu drogowego w Unii Europejskiej na 2025 r.

Transport drogowy w Unii Europejskiej w 2025 roku stanie się polem dynamicznych przemian napędzanych przez zmiany regulacyjne, postęp technologiczny i wyzwania gospodarcze. Sektor ten, kluczowy dla funkcjonowania wspólnego rynku, będzie musiał sprostać zarówno globalnym, jak i regionalnym trendom. Przedstawiam 3 główne obszary prognoz, które mogą zdominować branżę transportową w nadchodzącym roku.

1. Rosnąca presja regulacyjna i wymogi dekarbonizacyjne

Unia Europejska kontynuuje działania na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej, a transport drogowy pozostaje jednym z sektorów, który musi znacząco ograniczyć emisje CO₂. Rok 2025 przyniesie nowe regulacje dotyczące emisji spalin oraz większy nacisk na przejście na ekologiczne technologie transportowe.

Prognozy:

- Zwiększone inwestycje we flotę pojazdów elektrycznych, hybrydowych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi, takimi jak biometan czy wodór.
- Rosnące koszty związane z dostosowaniem się do unijnych wymogów, co może szczególnie dotknąć mniejsze przedsiębiorstwa.
- Możliwość wprowadzenia dodatkowych opłat za emisję CO₂ dla pojazdów ciężarowych, co zwiększy presję na wdrażanie ekologicznych rozwiązań.

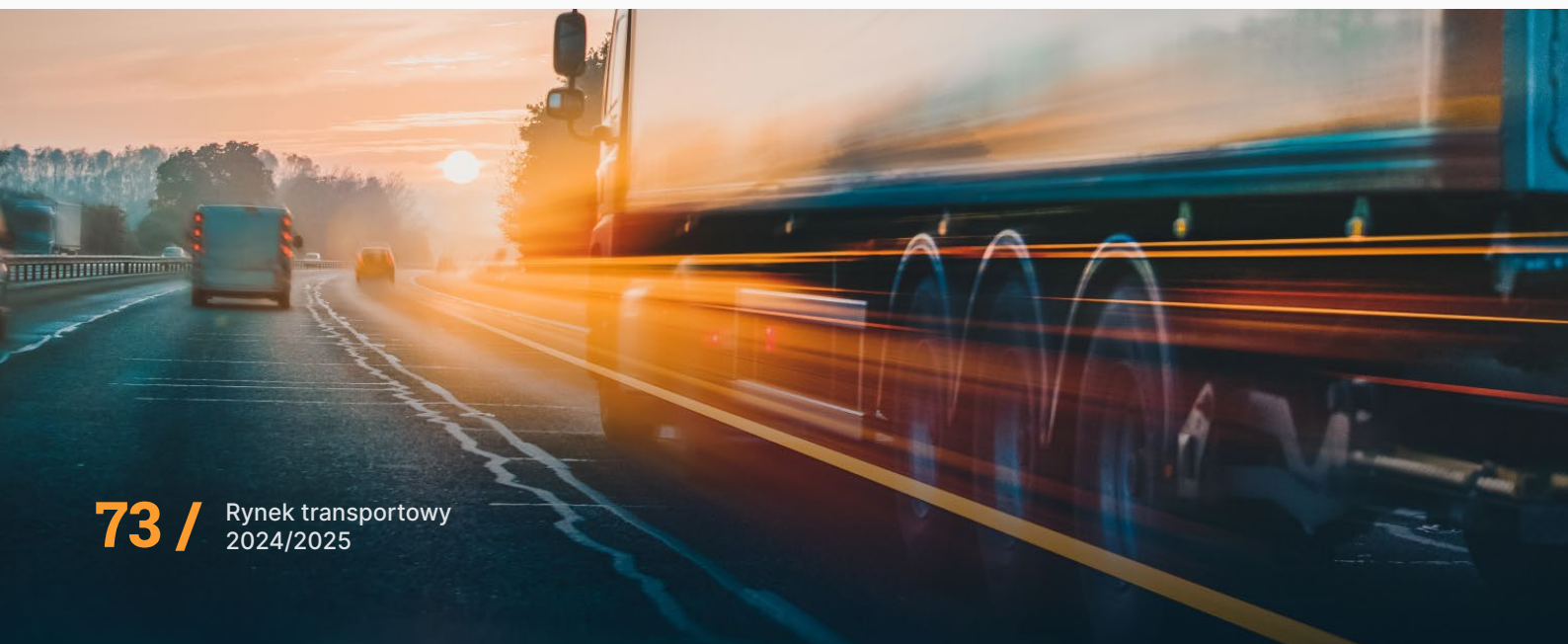
Firmy, które będą w stanie szybko dostosować się do tych wymogów, zyskają przewagę konkurencyjną, a ci, którzy zignorują te zmiany, mogą wypaść z rynku.

2. Postępująca cyfryzacja i automatyzacja operacji

Rok 2025 będzie kontynuacją transformacji cyfrowej w transporcie drogowym. Automatyzacja procesów logistycznych oraz rozwój systemów zarządzania flotą staną się standardem w branży. Technologie takie jak sztuczna inteligencja, analiza danych w czasie rzeczywistym oraz e-CMR (elektroniczne listy przewozowe) będą kluczowe dla poprawy efektywności operacyjnej.

Prognozy:

- Zwiększone inwestycje we flotę pojazdów elektrycznych, hybrydowych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi, takimi jak biometan czy wodór.
- Wzrost zainteresowania technologiami wspierającymi automatyzację procesów magazynowych i transportowych, w tym autonomicznych pojazdów ciężarowych na ograniczoną skalę.
- Redukcja kosztów operacyjnych dzięki optymalizacji tras i lepszemu zarządzaniu flotą, co pozwoli firmom utrzymać konkurencyjność w obliczu rosnących kosztów.



3. Konsolidacja i restrukturyzacja rynku transportowego.

Branża transportu drogowego w UE zmierzy się z dalszą konsolidacją. Wysokie koszty operacyjne oraz wymogi regulacyjne sprawiają, że mniejsze firmy mogą mieć trudności z utrzymaniem się na rynku. Fuzje i przejęcia będą naturalnym kierunkiem dla sektora, zwłaszcza w Europie Środkowo-Wschodniej, gdzie działa wielu małych przewoźników.

Prognozy:

- Powstanie większych, bardziej stabilnych przedsiębiorstw, zdolnych do inwestowania w nowe technologie i rozwój infrastruktury.
- Zmniejszenie liczby niezależnych operatorów transportowych, szczególnie tych działających na niewielką skalę.
- Możliwość pojawienia się nowych modeli współpracy między przewoźnikami, takich jak współdzielenie floty czy tworzenie aliansów branżowych. ■

Rok 2025 będzie kluczowy dla dalszego rozwoju transportu drogowego w Unii Europejskiej. Sukces w tym sektorze będzie zależał od zdolności firm do adaptacji w trzech kluczowych obszarach: dostosowania się do regulacji środowiskowych, wdrażania nowoczesnych technologii oraz umiejętności przetrwania w coraz bardziej konkurencyjnym środowisku. Branża, choć stawiana przed licznymi wyzwaniami, ma szansę stać się bardziej innowacyjna, efektywna i zrównoważona.



Maciej Wroński

Prezes Związku Pracodawców
Transport i Logistyka Polska

Ochrona polskiego rynku: rewolucji nie będzie

Rządowe propozycje dotyczące ochrony polskiego rynku transportowego raczej wprowadzą dodatkowe koszty niż ulgę przedsiębiorcom przewozowym.

Nadchodzący 2025 r. nie przyniesie nam rewolucyjnych zmian w otoczeniu regulacyjnym, w którym funkcjonują przedsiębiorstwa logistyczno-transportowe. Nie oznacza to jednak, iż przepisy, które mogą zostać uchwalone i wejść w życie w okresie najbliższych kilkunastu miesięcy będą dla nas neutralne. Wręcz przeciwnie: obawiam się, że zwiększą one koszty prowadzenia działalności gospodarczej, a także mogą stworzyć dodatkowe bariery i utrudnienia dla przedsiębiorców i pracodawców.

Zmiany w prawie pracy

Do takich zmian zaliczyć można np. inicjatywy legislacyjne Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Obecnie toczą się już prace nad zmianą definicji płacy minimalnej i zasad wynagradzania pracowników. W mojej ocenie samo uznanie, że wynagrodzenie zasadnicze nie może być niższe od minimalnego wynagrodzenia może oznaczać kolejny wzrost kosztów pracy o co najmniej kilkanaście procent.

Kolejną zmianą w obszarze prawa pracy będą zasady związane z domniemaniem stosunku pracy w przypadku osób samozatrudnionych. Polska jest zobowiązana tylko do wprowadzenia takiego domniemania w stosunku do osób świadczących samodzielnie usługi za pośrednictwem platform cyfrowych. Ale ze względu na zasadę niedyskryminacji, możemy się spodziewać, iż takie domniemanie zostanie rozszerzone na wszystkie inne relacje B2B, w tym także wobec samozatrudnionych kierowców.

Duże obawy budzić mogą pomysły polityków lewicy związane z kolejnymi dniami świątecznymi i z propozycją skrócenia tygodniowego okresu pracy do 35 godzin. Na całe szczęście ten pomysł nie uzyskał do tej pory akceptacji wszystkich partii tworzących rządową koalicję. Niemniej ze względu na kolejne kampanie wyborcze może się to zmienić. Trwają też dyskusje nad kolejnymi obszarami zwiększania praw socjalnych pracowników, wśród których jako przykład można wskazać propozycję likwidacji premii frekwencyjnych. To wszystko

może budzić poważne obawy.

Unijne projekty dla transportu

Koszty przewoźników będą się zwiększać wraz z wprowadzaniem nowych zasad naliczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach w kolejnych państwach członkowskich Unii Europejskiej. W Polsce możemy się spodziewać zwiększenia wysokości tej opłaty nawet o 60%. Stosowny projekt zmian w przepisach określających nowe opłaty został skierowany do konsultacji społecznych na przełomie listopada i grudnia 2024 r.

Polska prezydencja w Unii Europejskiej to czas, w którym rozstrzygać się będą losy dwóch ważnych unijnych projektów. Pierwszy z nich dotyczy praw jazdy i tu spodziewać się możemy obniżenia wieku dla posiadaczy prawa jazdy kategorii C (dobra wiadomość) oraz wprowadzenia unijnego zakazu prowadzenia pojazdów za naruszenia zasad ruchu drogowego popełnione w jednym z państw członkowskich UE (gorsza wiadomość). Jest duże prawdopodobieństwo, że odpowiednia dyrektywa w tym zakresie zostanie przyjęta w 2025 r.

Drugi z ważnych projektów dotyczy zmiany w przepisach określających masę i wymiary pojazdów. W tym projekcie wśród najważniejszych rozwiązań wymienić należy wprowadzenie możliwości transgranicznego wykorzystania pojazdów członowych (EMS) oraz zwiększenie dopuszczalnej masy pojazdów elektrycznych w celu zrekompensowania wagi akumulatorów. Niestety rozbieżności w oczekiwaniach państw członkowskich UE wskazują, że trudno będzie ukończyć prace nad tym projektem w 2025 r.

Obniżenia ZUS mało realne

Oczekiwania polskich przewoźników związane są także z deklarowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury przepisami mającymi zwiększyć ochronę polskiego rynku. I wprowadzenia rozwiązań wspierających branżę w czasach największego od 30 lat załamania rynku. Wśród rozwiązań chroniących rynek, w konsultowanym w lipcu 2024 r. projekcie ustawy, znalazło się m.in. zaostrzenie wymagań wobec osób zarządzających transportem, zaostrzenie wymagań wobec pośredników



w przewozie rzeczy i zakaz zlecenia przewozów przewoźnikom nieposiadającym uprawnień do wykonywania odpowiednich operacji transportowych. Jestem niestety sceptycznie nastawiony do tych rozwiązań, a w szczególności do sposobu, w jaki mają być one wprowadzane. Wydaje mi się, że nie tylko nie spełnią pokładanych w nich nadziei, ale na dodatek wprowadzą dodatkowe koszty i utrudnienia dla wielu uczciwych przedsiębiorców.

Wśród rozwiązań wspierających branżę we wspomnianym projekcie znalazły się: czasowe obniżenie podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne kierowcy

(realna obniżka do kilkunastu procent), czasowe skrócenie okresu płatności (do 14 dni) za wykonaną usługę przewozu, wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności wszystkich podmiotów w łańcuchu dostaw za zapłatę wynagrodzenia za wykonaną usługę przewozu (nadawca, spedytor, pośrednik, odbiorca etc.)

Patrząc na stanowiska poszczególnych resortów zaprezentowane w uzgodnieniach wspomnianego projektu, wydaje się, że najbardziej oczekiwane przez rynek obniżenie składek ubezpieczenia społecznego ma stosunkowo małe szanse na ostateczne wdrożenie. Niemniej nie możemy odpuścić tego tematu jako najważniejszego dla naszych polskich przewoźników. ■





Maciej Wroński

Prezes Związku Pracodawców
Transport i Logistyka Polska

Przetrywamy

Nie sztuką jest się napracować i mało zarobić. Polski transport utrzymuje dominującą pozycję w UE, ale marże pozostawiają wiele do życzenia. Rynek dobija także nieuczciwa konkurencja oraz wymogi polityki klimatycznej.

Największym wyzwaniem branży TSL jest w mojej ocenie załamanie od połowy 2023 r. popytu na usługi transportowe. Na tę sytuację złożyły się dwa niezwykle istotne czynniki. Pierwszym z nich jest kryzys unijnej gospodarki, a w szczególności spadki produkcji w najbardziej rozwiniętych państwach członkowskich Unii Europejskiej, na czele z Niemcami.

To zjawisko ma wiele przyczyn, niemniej w bardzo dużym stopniu wynika ono ze zbyt licznych barier administracyjnych w Europie (nadmiernej regulacji warunków i zasad prowadzenia działalności gospodarczej) oraz ze zbyt ofensywnej i nieprzemyślanej polityki klimatycznej i socjalnej kosztem gospodarki i jej potrzeb. Drugim czynnikiem mającym wpływ na spadek zleceń transportowych są zmiany w zachowaniu konsumentów. Zmniejszają oni zakupy dóbr trwałych i innych wyrobów przemysłowych na rzecz korzystają z różnorodnych usług.

Nieuczciwa konkurencja zaniża stawki

I te oba czynniki powodują, że podaż usług transportowych wybudowana w okresie dobrej koniunktury przewyższa obecny kryzysowy popyt na te usługi. Prowadzi to do utraty części zleceń przez poszczególnych przewoźników i do obniżania cen za wykonywane przewozy.

A w konsekwencji oznacza brak płynności finansowej i ujemny wynik prowadzonej działalności gospodarczej.

Na tę sytuację rynkową nakłada się ponadto nieuczciwa i nierówna konkurencja. Przewoźnicy niestosujący się do obowiązujących zasad wynagradzania kierowców, nieodprowadzający podatków i składek od tych wynagrodzeń w należytym stopniu, i niestosujący się do obowiązujących zasad w zakresie czasu pracy i odpoczynku kierowców, mają znacznie niższe koszty od przedsiębiorców rzetelnie prowadzących swoje firmy.

Na rynku obserwujemy także oszustwa związane z nieuiszczaniem opłat drogowych (pozorne zmiany źródeł zasilania pojazdów), obniżaniem kosztów eksploatacji pojazdów związane z niezgodną z prawem ingerencją w systemy pokładowe pojazdów (np. blokery adblue) i inne tego typu praktyki. I niestety są to zjawiska na zbyt dużą skalę. Dla przykładu można wskazać informację krążącą w przestrzeni publicznej, że jedynie 30% polskich przewoźników odprowadza uczciwie składki do ZUS-u.

Skutkiem funkcjonowania nieuczciwej konkurencji jest spadek cen za usługi transportowe, poniżej kosztów regulacyjnych ponoszonych przez rzetelnie prowadzących

działalność gospodarczą przewoźników. I niestety nic nie wskazuje na to, że europejskie i polskie służby kontrolne będą w stanie w 2025 roku i w najbliższych latach skutecznie przeciwdziałać szarej i czarnej strefie.

W klimatycznym amoku

Do kolejnych istotnych wyzwań w 2025 r. należy z pewnością sukcesywne wdrażanie kolejnych regulacji i idących w ślad za tym rozwiązań mających na celu wymuszenie transformacji energetycznej transportu drogowego. Celem jest osiągnięcie zerowej emisji dwutlenku węgla pod koniec pierwszej połowy dwudziestego pierwszego wieku.

1,46 mld zł

Taka jest wysokość zadłużenia polskiej branży TSL na koniec listopada 2024 r. Jest ono rozłożone na łączną liczbę 31 tysięcy dłużników. Branża jest winna m.in. podwykonawcom, leasingodawcom oraz dystrybutorom paliw. Jeśli nie zmniejszą się obciążenia branżowych przedsiębiorstw oraz nie podniosą marże, trudno mówić o zatrzymaniu trendu zadłużenia.

Źródło: Krajowy Rejestr Długów 2024

Kary nakładane na producentów pojazdów spalinowych - przerzucane następnie na ich klientów, wzrost wysokości opłat za korzystanie z dróg publicznych przez pojazdy inne niż elektryczne lub zasilane wodorem, opłaty za emisję CO₂, podatek od używania pojazdów spalinowych, zakazy wjazdu pojazdów spalinowych do kolejnych stref czystego powietrza, procedury związane z raportowaniem ESG i wiele innych podobnych rozwiązań będzie sukcesywnie wdrażanych w 2025 r. i w latach następnych.

Niestety nie sądzę, aby duży procent polskich przewoźników był w stanie ponieść koszty wskazanych wyżej rozwiązań wynikających z unijnej polityki klimatycznej. No chyba, że europejska klasa polityczna wytrzeźwieje z klimatycznego amoku i zrewiduje założenia przyjętej wcześniej polityki. W mojej ocenie jest na to szansa, szczególnie że możemy zmniejszać emisję gazów cieplarnianych w alternatywny i mniej niszczący europejską gospodarkę sposób.

Brak kierowców i biurokratyczne pomysły

Poważnym wyzwaniem jest także brak kierowców na unijnym rynku pracy. Pomimo spadku wykonanej w 2024 r. pracy przewozowej wiele przedsiębiorstw wciąż aktywnie i niestety bez powodzenia poszukuje kierowców. Z obiektywnych przyczyn nasz krajowy rynek pracy już od dawna nie jest w stanie zabezpieczyć potrzeb naszej branży. A ogłoszone w drugiej połowie 2024 r. założenia polityki migracyjnej mogą w 2025 roku zaowocować rozwiązaniami całkowicie zatrzymującymi możliwość rekrutacji kierowców spoza Unii Europejskiej.

Niestety, do głosu dochodzi coraz większy populizm wynikający ze zrozumiałej frustracji przewoźników. W przestrzeni publicznej pojawiają się pomysły na rozwiązania mające

niewiele wspólnego z gospodarką rynkową. Ceny regulowane przez urzędowe taryfikatory, komisje społeczne decydujące o możliwości prowadzenia działalności gospodarczej i kontrolujące przedsiębiorstwa, kolejne dokumenty i obowiązki administracyjne mające służyć ułatwieniu pracy służb kontrolnych i wiele innych podobnych pomysłów trafia na co miesiąc biurko ministra infrastruktury.

Obawiam się, że część z tych pomysłów może zostać zrealizowana w nadchodzącym roku. I zamiast pomóc przewoźnikom rozreguluje jedynie krajowy rynek - obniżając naszą konkurencyjność na unijnym jednolitym rynku przewozów drogowych. Czy tak się stanie, przekonamy się już wkrótce.

Nasz potencjał

Pomimo licznych i bardzo poważnych wyzwań polski transport drogowy powinien przetrwać trudne lata. Już dziś analizując dane rynkowe widzimy, że spadki pracy przewozowej, które odnotowali przewoźnicy ze wszystkich państw UE, są w naszym przypadku najmniejsze. A nasz potencjał, jakim są nowoczesnie zarządzane i działające w sposób bardzo elastyczny (zwinny) firmy, pozwala przypuszczać, że nie oddamy tak łatwo pozycji lidera na europejskim rynku przewozów drogowych. Choć ja osobiście wolałbym oddać pozycję lidera w pracy przewozowej na rzecz lidera w wysokości osiągniętych na rynku marż. Nie sztuką jest się napracować i mało zarobić. Sztuką jest mniej robić, a więcej zarobić. Ale to jeszcze przed nami. ■





Szczęśliwego Nowego Roku, czyli ostrożny optymizm

W 2025 r. stawki za fracht będą prawdopodobnie rosnąć szybciej niż obecnie. Skąd taka nadzieja? Bo właśnie zaczęliśmy wypadać z orbity minimalnych cen przy przetargach transportowych. A rynek spotowy i przetargowy są ze sobą ściśle powiązane.

Rok 2024 był momentem, w którym - szczególnie w jego drugiej połowie - dało się zauważyć pewne rynkowe odbicie na rynku transportowym. I chociaż poziom oferowanych stawek spotowych oraz przetargowych nie odzwierciedlał oczekiwań przewoźników, było lepiej niż rok wcześniej.

Tym bardziej, że przewoźnicy po dwóch ciężkich latach zdawali się być mocno „wyposzczeni” i oczekiwali szybkiej poprawy sytuacji. Jak zatem bezpiecznie wejść w nowy, może lepszy 2025 rok? Co nas może czekać, co może nas pozytywnie zaskoczyć?

Zagrożenia, czyli koszty, koszty...

Po pierwsze, trzeba sobie jasno powiedzieć – nadchodzi przełom w myśleniu o ekologii w transporcie. I to nie ten negatywny, którego zazwyczaj się spodziewamy, a raczej pozytywny. W dalszym ciągu na horyzoncie nie widać sprawnych i dobrych pojazdów elektrycznych. Już chyba nikt nie ma wątpliwości, że w transporcie ciężkim

i długodystansowym jesteśmy daleko od celów i obietnic. I to w 2025 r. się nie zmieni. Dlatego też coraz częściej słychać głosy, że należy wstrzymać „biurokratyczny pęd” do redukcji emisji i zapobiegać zwiększającym się cenom pojazdów.

Ale tutaj mam niestety niewesołą informację. W ekonomii obowiązują pewne prawa popytu i podaży, które w skrócie możemy nazwać - wzorem ekonomicznego zjawiska „świńskiej górki” - cyklami koniunkturalnymi. Po prostu, gdy samochodów jest na rynku za dużo, zwiększa się konkurencja wśród dystrybutorów i ceny zakupu ciężarówek spadają. W sytuacji, w której ceny frachtów rosną, a zakupy pojazdów spadają, firmom transportowym lepiej się wiedzie i zwiększają tabor. Znowu pojawia się za dużo pojazdów na rynku i znowu ceny zakupu ciężarówek spadają. Takie cykle przenikają się jeden po drugim i wzorem wspomnianej świńskiej górki jesteśmy (i będziemy zapewne w 2025 roku) w cyklu rosnących cen.

I to niestety w każdym wydaniu. Czyli będą rosły także koszty pracy. Po prawie dwuletniej redukcji oczekiwań płacowych kierowców i powstrzymania pędu do coraz to wyższych, wręcz „nierynkowych” stawek, przyjdzie czas presji, która oczywiście jest pochodną rosnących kosztów życia, takich jak energia, żywność, dobra podstawowe. I oczywiście stadne wręcz migracje kierowców do firm, które w ich mniemaniu bardziej rokują, co niestety przełoży się na koszty pracy we wszystkich przedsiębiorstwach.

Ciągniki siodłowe? Tanio już było

Drugim elementem jest szczupłość portfela producentów pojazdów. Kto pracuje w salonie samochodowym, ten się nie śmieje. Dlaczego? Po rekordowych dla producentów ciężarówek latach 2021 i 2022, kolejne okazały się chude. Nieodebrane zamówienia, wycofujący się klienci. Samochody na stoku dealerów spowodowały, że ci, którzy nie chcieli popłynąć ponad miarę zaczęli redukować ceny. Dlatego w 2024 r. warto było (o ile ktoś posiadał środki), kupować ciężarówki, bo ich cena była taka, jak jeszcze przed pandemią. I niestety ceny, które przez naszą górkę wywindowały się do astronomicznych poziomów 110-120 tysięcy euro za pojazd, już w roku 2024 spadły do poziomu 80-90.

Tyle że spadły, bo producenci byli w panice. Już w 2025 r. tej paniki nie będzie, więc jeśli ktoś nie złożył zamówienia po niższych cenach, musi pamiętać, że to już ostatni dzwonek. Bo tanio już było. I znów pytanie - dlaczego? Po prostu - wzorem naszych małych prywatnych portfeli, producenci też muszą liczyć się ze zwiększonymi kosztami. Rosną bowiem koszty energii oraz presja płacowa. Istnieje także konieczność wprowadzania nowych technologii,

które wymuszają wręcz wprowadzanie bardziej oszczędnych, lepszych i sprawniejszych rozwiązań. A to niestety kosztuje. Jaki przewiduje się w takim razie poziom kosztów zakupu nowej ciężarówki? Zapewne będzie oscylował w granicach 90-100 tysięcy euro, a to i tak będzie dobra cena w stosunku do tych ze „złotych” dla przewoźników lat 2021-2022.

Kolejne zagrożenie związane jest ze zmianami w jednej z podstawowych i bazowych branż istotnych dla transportu – automotive. Już kilkunastu klientów pytało mnie, co będzie jak VW zamknie obiecane 3 fabryki. Co stanie się z fabrykami opon, podzespołów, bardzo wieloma podmiotami, które np. w Polsce pracują jako podwykonawcy? Tu byłbym bardzo sceptyczny – jeśli mówią, że chcą zamknąć 3 fabryki, to oznacza, że zamkną jedną. Jeśli nie sprzedają się samochody VW, to w to miejsce zapewne

90-100 tysięcy euro

Szacowana średnia cena zakupu ciężarówki w 2025 r. Producenci pojazdów nie mogą już sobie pozwolić na utrzymywanie niższych cen. Zrobili to, aby przetrwać trudny rok 2024 r., w którym gwałtownie spadło zapotrzebowanie na ciężkie pojazdy. Wzrost kosztów energii oraz konieczność wprowadzania nowych technologii zmusza ich do podniesienia cen.

pojawią inne pojazdy. W tym akurat nie upatrywałbym większych problemów, co nie oznacza oczywiście, że nie zaburzy to łańcucha dostaw. Nie będzie to jednak zaburzenie o drastycznym przebiegu.

Ograniczenie Zielonego Ładu?

Z całą pewnością istotnym czynnikiem dla transportu i łańcuchów dostaw będą ceny energii. I co z tym związane - zdarzenia polityczne z tym związane. Po pierwsze dlatego, że po zmianie rządów w USA zapewne pojawią oczekiwania w zakresie zmiany polityki energetycznej - zarówno w samych USA, jak i w Europie. Po wtóre, zauważalny już trend odwracania się od programów ETS i ETS2 (działań klimatycznych), które jak domek z kart mogą bardzo szybko zmienić zasady gry. I to zapewne nie tylko w 2025 r. (to może być zbyt krótki horyzont czasowy), ale nawet na dwie nadchodzące dekady.

Tym bardziej, że zarówno w Polsce, jak i w całej Europie zmiany te są wręcz dokuczliwe.

Powodują bowiem nie tyle poprawę klimatu, co ograniczanie produkcji. A widać już wolę polityczną do przededefiniowania polityki klimatycznej nie tylko za Oceanem, ale także wśród notabli europejskich. Mimo to, wysokie koszty energii póki co przełożą się na koszty produkcji, co zapewne nakręci też oczekiwania inflacyjne w całej Europie: prognoza wzrostu cen dla Polski to skok o 5% rok do roku.

Kolejnymi czynnikami, które spowodują irytację przedsiębiorstw transportowych mogą być dwa cyfrowe narzędzia. Po pierwsze, „tacho GPS”, który już od stycznia 2025 r. będzie powodował kolejki w serwisach (i koszty z tym związane). Drugie cyfrowe narzędzie - póki co wstrzymywane, ale w dobie cyfryzacji nieuchronne - to oczywiście eCMR, którego kolejny etap, zapowiadany wstępnie na sierpień 2025 r., może z poślizgiem, ale nieuchronnie się zbliża. Cyfrowe narzędzia nie tylko digitalizują gospodarkę i przyspieszają przepływ informacji, ale również są narzędziem kontrolnym. O czym przecież nie możemy zapominać. Kto wie, jak poradzą sobie z nowymi narzędziami lekko



poturbowane przez ostatnie gorsze 2 lata przedsiębiorstwa transportowe? Zapewne koszty wdrożenia spadną na przewoźników, a docelowo będą musiały być przełożone na koszty frachtu.

Stara flota zostaje. I dobrze

Powiedzieć, że co nas nie zabije, to nas wzmocni, to mało. Po pierwsze, rok 2025 będzie rokiem ucieczki od „taboru wysokich cen”. Właśnie w tym roku powinniśmy zakończyć eksploatację taboru, który był kupiony po wysokich cenach z lat 2021-2022. I przyniesie to ulgę tym przewoźnikom, którzy zdecydują się na dalszą eksploatację tych samych pojazdów. Trend, który obserwuję wśród przewoźników, to utrzymywanie dalej starszej floty poleasingowej, aby nie wchodzić w dodatkowe koszty wymiany.

To wiąże się też z uświadomieniem sobie przez część przewoźników jak dużym „niedopasowaniem” była polityka wynajmu. Popierwsze dlatego, że po okresie wypożyczenia pojazdu trzeba było go oddać, co dla niektórych okazało się naturalną metodą pozbycia się floty. Po wtóre natomiast, bo uświadomili sobie, że oddając pojazd muszą liczyć się z dosyć sporymi dopłatami (nadkilometraż, uszkodzenia i stwierdzone uszczerbki w zwracanym taborze). Finalnie więc część z nich już nigdy

nie zdecyduje się na taki rodzaj współpracy - zamiast tego wybierając klasyczny leasing.

Bądź co bądź, po zakończeniu leasingu pozostaną oni właścicielami części majątku. Potem mogą część floty taniej sprzedać, bo nie ukrywajmy - znaczna część przychodów przewoźników to środki ze sprzedaży wycofywanego taboru. I tu, według mnie, również nastąpi przełom. Po pierwsze dlatego, że przez politykę zaciskania pasa w firmach transportowych, nowej floty póki co na drogach brak. Stąd tabor jeżdżący po Europie mocno się zestarzał: dwa lata ograniczania zakupów to finalnie tabor wyeksploatowany ponad miarę. A przewoźnicy, którzy używają pojazdów z „drugiej ręki”, będą poszukiwać ciężarówek, które pojawią się na rynku wtórnym, bo ich właściciele dokonają nowych zamówień.

Szanse, czyli wyższa konsumpcja

Tym bardziej, że w końcu musi ruszyć konsumpcja. Może jeszcze nie w styczniu, ale wszelkie symptomy wskazują, że w 2025 r. zacznie się „poluzowywanie” oszczędzania wynikające z długotrwałej niepewności ekonomicznej. I to zarówno w Polsce, jak i w Europie. Bo niestety (albo na szczęście) człowiek to takie stworzenie, które nie dąży



do minimalizmu (szczególnie Europejczyk), a potrzebuje wymiany dóbr. Ostatni taki impuls miał miejsce w szale zakupowym początku pandemii, kiedy ludzie kupowali, bo w inny sposób nie mogli spożytkować środków ze względu na zakazy turystyki, wysokie ceny nieruchomości, brak możliwości wydawania środków w innych dziedzinach. W końcu ta konsumpcyjna siła gospodarki będzie się ponownie odradzała.

Drugim elementem, który może dopomóc w 2025 r. jest adaptacja produkcji do zewnętrznych czynników, to znaczy zaabsorbowanie zwiększonych kosztów energii i przełożenie tego na ceny produktów. Z jednej strony ciągła walka z wyższymi cenami spowodowała reorganizację kosztową w firmach, podniesienie cen produktów, minimalizację innych zbędnych kosztów (w tym niestety konieczne redukcje pracowników), ale biznes powoli zaczął się z tym godzić, a przez to społeczeństwo zaabsorbowało już wyższe koszty.

Oczywiście nie oznacza to, że teraz przewoźnicy będą jeździć po dużo wyższych stawkach, ale są już symptomy, że czekają nas „bardziej godne” czasy dla rynku przewozowego. Dlaczego? Bo właśnie zaczęliśmy wypadać z orbity minimalnych cen przy przetargach transportowych. Kiedy rozpoczęliśmy

rok 2023 zwiększonymi mautami i brakiem zrozumienia ze strony załadowców w zakresie zwiększonych kosztów transportu (stawki 2023 i 2024 drastycznie obcinane przez zmniejszony potok), przetargi pozwalały tylko na przeżycie trudnego okresu.

Ale już w drugiej połowie 2024 roku obserwowaliśmy trend wśród przewoźników, którzy wręcz masowo wycofywali się z wcześniej wygranych kontraktów. Przyczyna? W drugiej połowie roku 2024 r. rynek spotowy płacił o wiele lepiej niż kontraktowy. Co spowodowało, że doszło do sytuacji, w której wielu klientów z konieczności musiało znów rozpocząć procedurę przetargową, a ceny oferowane przez kontrahentów mocno odbiegały od tych z ostatnich dwóch lat. W przyszłym roku może nie istotnie, ale jednak zwiększą się potoki ładunków. To dobra informacja dla właścicieli firm transportowych. Według prognoz International Road Transport Union, w stosunku do roku 2024 roku będzie to zwiększenie o około 2% rok do roku.

Co jest również optymistyczne, zważywszy na fakt, że gospodarka europejska powoli podnosi się z ospałości po ostatnich dwóch latach spowodowanych kryzysami energetycznymi.

Banki przyjazne przewoźnikom

Obecne dane z gospodarek nie są oczywiście jeszcze hurraoptymistyczne, jednak pozwalają sądzić, że gospodarka europejska w końcu budzi się z letargu, który był efektem zmian jakie przetoczyły się przez Europę w ostatnich pięciu latach. Nie chcę zarażać przewoźników niepoprawną nadzieją, ale wszystko jest przecież pochodną nie tylko produkcji, czy też jej ograniczenia. W gospodarce tak już jest, że po okresie stagnacji przychodzi lepszy moment.

Dość powiedzieć, że w przypadku rynku transportowego banki w ostatnich dwóch latach zachowywały się spolegliwie. Cierpliwie znosiły nieterminowe rozliczanie leasingów, maksymalne wykorzystywanie kredytów, nie przyłożyły ręki do ciężkiej sytuacji firm przewozowych. W wielu przypadkach wręcz zachowały się ryzykownie liberalnie. Nie mieliśmy też do czynienia z zaskakującą falą upadłości dużych podmiotów spedycyjnych, które lawinowo - jak w efekcie domina - położyłoby wielu graczy na rynku. To niewątpliwie pozytywna informacja.

Czy w związku z prognozowanymi obniżkami stóp procentowych i zmniejszonymi zyskami taka sytuacja będzie dalej miała miejsce? Trudno powiedzieć, ale na rok 2025 patrzę z umiarkowanym optymizmem. Przewoźnikom

radziłbym w nowym roku mocno spoglądać na koszty i dane makroekonomiczne z gospodarek. Mniej natomiast ekscytować się informacjami medialnymi o „zamykaniu fabryk” czy też „zwolnieniach w automotive”. To zapewne permanentny strach po ciężkich latach powoduje, iż przewoźnicy są mocno nieufni i starają się szybko monetyzować ewentualne odbicie gospodarki.

Konkluzje, czyli przestroga dla branży

W tym akurat aspekcie radziłbym realizować zasadę „małej łyżeczki”, bo wzorem 2022 r. możemy sami (jako branża transportowa) zabijać konsumpcję poprzez podnoszenie cen za usługi. Niewspółmiernie wysokie w stosunku do sytuacji rynkowej. I radziłbym też patrzeć na gospodarkę w sposób sinusoidalny – jak we wspomnianej wcześniej „świńskiej górze”. Skoro tylko cena będzie za wysoka, to gospodarka będzie ograniczała wykorzystanie transportu. I dlatego tak ważne jest, aby wyceniać frachty adekwatnie do potrzeb, a nie dlatego, że klient przymuszony zapłaci więcej. Bo jeśli on będzie musiał korygować swoje budżety transportowe, to w przyszłości może nie mieć możliwości sprzedaży towaru, a przez to doprowadzi do ograniczenia liczby transportów. I tak po nocy przychodzi dzień, a po burzy spokój. Szczęśliwego Nowego Roku. ■

