

LIDERZY FLOTY 2022

PATRON RAPORTU:



WYNAJEM DŁUGOTERMINOWY AUT ZDOBYWA RYNEK W POLSCE

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez PZWLP, podsumowującymi miniony rok, wynajem długoterminowy samochodów dalej zdobywa polski rynek. Ekspertci organizacji podkreślają, że trudna sytuacja gospodarcza, wysoka inflacja i rosnące stopy procentowe, są czynnikami, których negatywny wpływ jest ograniczony i zamortyzowany przez charakterystykę produktu jakim jest wynajem długoterminowy.

Michał **Jankowski**

dyrektor biura, PZWLP

Nie słabnie ekspansja tej formy finansowania aut wśród przedsiębiorców w naszym kraju. W czasach kryzysu, do wynajmu długoterminowego jeszcze bardziej niż wcześniej przekonuje stała rata, uwzględniająca wszystkie koszty związane z eksploatacją samochodu oraz brak konieczności wkładu własnego przedsiębiorcy. Rozwój wynajmu długoterminowego, pomimo zakłóceń i niesprzyjających czynników ekonomicznych, konsekwentnie przyspiesza od prawie 2 lat. Na koniec poprzedniego roku tempo wzrostu tej branży osiągnęło poziom 10,3 proc. r/r. Tylko w ciągu 2022 roku udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży samochodów do firm w Polsce zwiększył się o 3,3 p.p., po rozwiązaniu to sięgało w minionym roku blisko 3 na 10 firm nabywających w tym czasie nowe auta. Coraz chętniej z wynajmu długoterminowego korzystają również najmniejsi przedsiębiorcy w kraju, często zastępując nim

wcześniej wykorzystywany klasyczny leasing. 2022 rok był już trzecim z rzędu trudnym dla rynku motoryzacyjnego. Z polskich salonów wyjechało niecałe 420 tys. nowych aut osobowych, czyli nawet mniej niż w roku 2020, w szczycie pandemii Covid (wówczas było to ponad 428

tys.). W stosunku do 2021 r. spadek sprzedaży wyniósł 6 proc. r/r. Na kryzys w branży motoryzacyjnej w coraz większym stopniu zaczyna wpływać już nie ograniczona dostępność nowych aut spowodowana przerwami łańcuchami dostaw, ale obniżony w wyniku wysokich cen, inflacji i rosnących stóp procentowych popyt. Na tle Unii Europejskiej Polska wypada nieco gorzej, gdyż na terenie całej UE sprzedaż nowych aut osobowych była w 2022 r. niższa o 4,6 proc. r/r.

Firmy kupiły o 9,9 proc. mniej aut niż w 2021 roku, duży spadek importu używanych samochodów Niezmiennie od wielu lat głównym filarem sprzedaży nowych samochodów w Polsce są firmy i przedsiębiorcy, którzy w zeszłym roku

odpowiadali za sprzedaż 71 proc. nowych aut osobowych, łącznie nieco ponad 298,2 tys. Ale, udział firm w sprzedaży nowych samochodów w minionym roku zmniejszył się o 3,1 p.p. w ciągu roku. Firmy nabyły o 9,9 proc. mniej nowych aut osobowych niż rok wcześniej. Co ciekawe, w przypadku klientów indywidualnych sprzedaż w tym zakresie była większa o 5,2 proc. r/r. Znacząco mniejszy, bo aż o 17,8 proc. r/r był w 2022 roku import aut używanych zza granicy, za który odpowiadają w zdecydowanej większości osoby prywatne. Zdaniem ekspertów PZWLP jest to zjawisko pozytywne, z uwagi na fakt, że sprowadzane zza granicy do Polski samochody często są w znacznym wieku, z dużymi przebiegami i w nie najlepszej kon-

dycji technicznej, co przekłada się na bezpieczeństwo i ekologiczność tego typu aut. Klienci indywidualni, jak wynika z danych, chętniej niż rok wcześniej sięgali po pojazdy nowe. Jeśli już zdecydowali się na zakup samochodu używanego, to częściej było to auto z rodzimego rynku, np. po wynajmie długoterminowym. O ograniczonym imporcie mogły decydować również po prostu względy finansowe – na cenę aut importowanych bardzo mocno wpływały bowiem wysokie kursy walut, dodatkowo podnoszące koszt takich pojazdów. Mimo to, w zeszłym roku do naszego kraju sprowadzono prawie 706 tys. samochodów używanych. Warto jednak przypomnieć, że jeszcze kilka lat temu wartość ta oscylowała nawet wokół 1 mln pojazdów.

Dynamika całkowitej sprzedaży (firmy i osoby prywatne) nowych aut osobowych w Polsce w porównaniu z rynkiem UE w 2022 r.

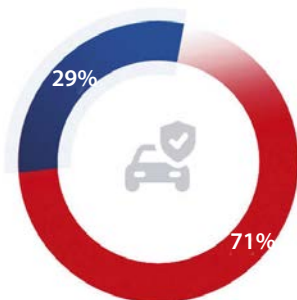


Zródło: IBRM Samar/ACEA

Przedsiębiorcy poszukują przewidywalnych i stałych kosztów – wynajem długoterminowy dobrą odpowiedzią na oczekiwania rynku

Niestabilność gospodarcza, niepewna przyszłość, w tym rosnące ceny aut i stopy procentowe, wpływające na koszty finansowania spowodowały, że wielu przedsiębiorców i firm w Polsce wstrzymało decyzje o nabywaniu nowych aut na potrzeby swojej działalności. W efekcie łączna sprzedaż nowych samochodów do firm w 2022 r., a więc we wszelkich formach finansowania dostępnych na rynku, była mniejsza o 9,9 proc. r/r. Jeszcze większy spadek był widoczny w przypadku zakupu ze środków własnych, kre-

Sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce w 2022 roku



Osoby prywatne (klienci indywidualni) **29%** ↑ +3,1% r/r
 Firmy (klienci instytucjonalni) **71%** ↓ -3,1% r/r

Źródło: IBRM Samar/ACEA

dytu i klasycznego leasingu liczonych razem, gdyż wyniósł 14 proc. r/r. Inaczej sytuacja wyglądała jeśli chodzi o wynajem długoterminowy, gdzie odnotowany został wzrost sprzedaży o 2,3 proc. r/r. Wartość wzrostu nie jest wielka, ale biorąc pod uwagę sytuację rynkową i wszechobecne spadki, wyróżnia pozytywnie wynajem długoterminowy na tle rynku. Finansowanie auta wynajmem długoterminowym odbywa się poprzez stałą ratę przez cały okres wynajmu, uwzględniając na dodatek w sposób zryczałtowany wszystkie koszty związane z bieżącą eksploatacją i serwisem samochodu takie jak np. naprawy, przeglądy, ubezpieczenie czy

opony. Na wynajem długoterminowy coraz częściej decydują się również najmniejsi w Polsce przedsiębiorcy, często są to podmioty, które wcześniej korzystały z klasycznego leasingu. Wysoka inflacja i stopy procentowe, a także rosnące ceny samochodów, to sytuacja która dodatkowo stymuluje wzrost popularności wynajmu długoterminowego, ponieważ zapewnia on małemu przedsiębiorcy możliwość precyzyjnego zaplanowania wszystkich kosztów związanych z autem, gwarantując przy tym stabilność tych obciążeń finansowych. Poza tym, w przypadku wynajmu długoterminowego w większości przypadków nie jest wymagana opłata wstępna i nigdy

nie ma konieczności wykupu auta po zakończeniu umowy.

Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży nowych aut szybko rośnie
 Konsekwencją relatywnie dużych spadków sprzedaży w konkurencyjnych formach finansowania samochodów w zestawieniu ze wzrostem w tym zakresie w przypadku wynajmu długoterminowego, jest wzrost udziału wynajmu długoterminowego w całkowitej sprzedaży samochodów do firm w Polsce w 2022 r. W wynajmie znalazły się niemalże 3 na 10 nowych aut osobowych (28,1 proc.), które zakupiły w minionym roku

w naszym kraju firmy i przedsiębiorcy. Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży do firm zwiększył się o 3,3 p.p. w ciągu roku. Na potrzeby wynajmu długoterminowego branża nabyła w 2022 r. 83,9 tys. nowych aut osobowych.

Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży aut do firm w Polsce konsekwentnie rośnie na przestrzeni ostatnich lat. Tylko w ciągu ostatnich 5 lat powiększył się o prawie 7 p.p. Wyraźne przyspieszenie w tym zakresie widać od roku 2020 r., czyli od początku pandemii, a więc od momentu, kiedy rozpoczęła się trudna sytuacja gospodarcza.

Tempo wzrostu wynajmu długoterminowego aut nieprzerwanie rośnie od prawie 2 lat

Rosnąca sprzedaż oraz popularność wynajmu długoterminowego jest widoczna także przez pryzmat najważniejszego wskaźnika mierzącego rozwój tej branży w Polsce, a więc łącznej liczby aut znajdujących się w tej usłudze (aktywny portfel pojazdów). Pod tym względem, na koniec grudnia 2022 r. tempo wzrostu wynajmu długoterminowego wyniosło 10,3 proc. r/r. Dynamika rozwoju jest drugi kwartał z rzędu na poziomie dwucyfrowym i rośnie nieprzerwanie już od blisko 2 lat.

Dynamika sprzedaży nowych aut osobowych do firm w Polsce (w podziale na różne rodzaje finansowania) 2022 vs 2021



Źródło: IBRM Samar/ACEA

REKLAMA

CA CRÉDIT AGRICOLE CAREFLEET

**WYNAJEM Z KORZYŚCIĄ
DLA TWOJEGO BIZNESU**

Finansujemy, zarządzamy, doradzamy

- ✓ Finansowanie wszystkich marek i modeli samochodów dostępnych na polskim rynku, w tym aut dostawczych
- ✓ Bogaty, modułowy pakiet usług z obszaru zarządzania flotą
- ✓ Doświadczony i zaangażowany zespół ekspertów
- ✓ Wsparcie w niestandardowych sytuacjach związanych z obsługą pojazdów
- ✓ Indywidualne podejście i najwyższa jakość świadczonych usług

🌐 carefleet.pl

✉ info@carefleet.com.pl

☎ +48 22 561 71 81

📍 **Biuro handlowe:**
ul. Żwirki i Wigury 18A
02-092 Warszawa

Szanowni Państwo

Oszczędność czasu i pieniędzy to podstawa w dzisiejszym biznesie. Przedsiębiorcy szukają narzędzi, które im na nie pozwolą. Jednym z nich są karty paliwowe. Które z nich, z punktu widzenia floty firmowej, dostarczają najkorzystniejsze rozwiązania?

Redakcja Biznes Raportu „Gazety Finansowej” postanowiła wyróż-

nić trzy karty: kartę DKV FLEET CARD +CHARGE emitowaną przez DKV Mobility, kartę Flota, emitowaną przez PKN ORLEN, oraz kartę UTA emitowaną przez UTA Edenred. Dlaczego właśnie te? Zapraszamy do analizy opisów ich funkcjonalności. Tam znajdziecie Państwo odpowiedź na to pytanie.

Redakcja

**NAJLEPSZA
KARTA
PALIWOWA**
GAZETA
FINANSOWA 2022

Emitent karty: **DKV MOBILITY**

Nazwa karty: **DKV FLEET CARD +CHARGE**

Dostęp do największej, niezależnej od marek, sieci akceptacji w Europie. W tym do około 413 tys. punktów ładowania akceptujących DKV FLEET CARD +CHARGE. Ładowarki AC oraz szybkie ładowarki prądu stałego DC. Korzystanie ze stacji różnych operatorów, w tym m.in. Green Box, EV Box, EV Plus. Możliwość wyszukania najbliższej położonego punktu ładowania i aktywnych ładowarek dzięki aplikacji DKV Mobility. Tą samą kartą można płacić za standardowe i alternatywne paliwa.

Emitent karty: **PKN ORLEN**

Nazwa karty: **FLOTA**

Karta z odroczonym terminem płatności przeznaczona dla firm, które miesięczne zużywają więcej niż 1 tys. litrów paliwa. Karta umożliwia bezgotówkowe tankownie na ponad 1,8 tys. stacjach ORLEN w Polsce. Rozliczenia kart są wysyłane listownie lub za pośrednictwem portalu flota.oreln.pl i zawierają szczegółowe informacje na temat przypisanych do kart wydatków, co umożliwia dokładną analizę kosztów generowanych przez kierowców/użytkowników kart. Bezpieczeństwo transakcji zapewnia obowiązkowe użycie 4-cyfrowego PIN-u przy każdym zakupie. Karta umożliwia również pokrywanie kosztów autostrad (usługa videotolling, ViaTOLL/via-Auto) oraz parkowania (mobiParking), czy zakup usług dodatkowych takich jak myjnia. W ramach użytkowania karty przedsiębiorca otrzymuje dostęp do internetowego portalu flotowego, aplikację mobilną mFLOTA ORLEN oraz e-fakturę.

Emitent karty: **UTA EDENRED**

Nazwa karty: **Karta UTA**

Karta UTA umożliwia bezgotówkowe transakcje na ponad 75 tys. punktów akceptacji w 40 krajach Europy. Oferta UTA Edenred doskonale sprawdzi się w różnej wielkości firmach transportowych, spedycyjnych lub wykorzystujących flotę dla własnych celów. Proponowane przez emitenta rozwiązania mają zastosowanie dla wszystkich typów pojazdów: od ciężarowych, dostawczych, autobusów aż po samochody osobowe. UTA Edenred ma w swojej ofercie wszystko to, co potrzebne kierowcy w trasie: m.in. zakup paliwa, opłaty drogowe, myjnie, promy, usługi serwisowe, pomoc drogowa, aż po zwrot podatku VAT i akcyzy. Zalecany współpracę z emitentem jest także odroczony termin płatności, lepsza kontrola wydatków, e-faktury, indywidualne doradztwo, niskie ceny na stacjach oraz atrakcyjne oferty specjalne i korzystne rabaty. Klienci UTA Edenred bardzo często wybierają również UTA One® – interoperacyjne urządzenia do poboru opłat drogowych w niemal całej Europie. Aktualnie urządzenie działa w 17 systemach i 15 krajach, a jego zakres jest systematycznie rozszerzany.

MŚP w transporcie inwestuje w TMS w modelu SaaS

Rynek TMS (Transport Management System) cały czas się rozwija, a to między innymi za sprawą MŚP, które coraz śmielej inwestują w technologie do zarządzania transportem. Według prognoz sektor rozwiązań TMS w Polsce będzie rósł od 10 do 20 proc. rocznie, w szczególności w zakresie narzędzi dedykowanych małym i średnim przedsiębiorcom.



Dawid Kochalski

koordynator ds. integracji i wdrożeń,
Grupa Inelo

Przewoźnicy, którzy do tej pory nie zdecydowali się na taką inwestycję, najczęściej wskazują za powód małą liczbę przewożonych ładunków lub niewystarczający budżet. Czy rzeczywiście rozwiązania do zarządzania transportem są zarezerwowane jedynie dla dużych graczy, realizujących większą liczbę zleceń i posiadających spory budżet na technologie? Trzeba zmienić przekonanie, że technologie, w tym TMS przeznaczony jest wyłącznie dla dużych firm transportowych i spedycyjnych. Na polskim rynku są już dostępne rozwiązania lekkie, webowe, które znacznie szybciej możemy wdrożyć do przedsiębiorstwa, a które przyniosą realną oszczędność czasu i pieniędzy przy relatywnie niewielkim koszcie dla firmy.

Czym jest system TMS?

TMS jest oprogramowaniem do zarządzania transportem dla przewoźników i spedycji. Najłatwiej ujmując – automatyzuje i przyspiesza ich pracę, jednocześnie zmniejszając

ryzyko popełnienia błędów i daje wgląd w cenne informacje dotyczące zlecenia na każdym jego etapie. Pozwala także monitorować płatności i przeprowadzać analizy rentowności poszczególnych zleceń, a także na bieżąco oceniać kondycję całego przedsiębiorstwa. TMS daje również możliwości dokładnego zaplanowania transportu czy płynnej komunikacji z kierowcami i klientami. W branży transportowej można spotkać się z przekonaniem, że tego typu technologie przede wszystkim przydają się dużym graczom, ponieważ realizują oni więcej zleceń i mają większy budżet. Nic bardziej mylnego. Na rynku dostępne są już rozwiązania dedykowane tej najliczniejszej grupie przedsiębiorców, która stanowi ponad 90 proc. wszystkich firm transportowych – czyli MŚP. To właśnie dla takich firm powstały narzędzia lekkie i webowe, które nie tylko można szybko wdrożyć do firmy, a przy tym są intuicyjne w użyciu. Jeśli jakkolwiek firma zastanawia się nad tym, czy stać ją na rozwiązanie typu TMS, warto skonsultować się ze sprawdzonym dostawcą, u którego mamy na przykład wykupioną telematykę. Dlaczego? Może się okazać, że integracja obu narzędzi przyniesie firmie niewspółmiernie więcej zysku, a jednocześnie zaoszczędzi czas np. jednego pracownika, który w tym czasie może poszukiwać nowych kontrahentów i skupić się na rozwoju przedsiębiorstwa.

TMS „tradycyjny” a eTMS – jakie są różnice?

Jak wynika z raportu Gartnera, globalny rynek TMS do 2024 r. osiągnie wartość ponad 2 mld dolarów, a udział rozwiązań w modelu SaaS wzrośnie z blisko 40 proc. do ponad 60 proc. Podstawowa różnica pomiędzy standardową wersją TMS a tą występującą w modelu SaaS jest taka, że „tradycyjne” TMSy występują w formie oprogramowania, które jest instalowane na serwerze w firmie, z kolei rozwiązanie chmurowe w modelu SaaS jest dostępne po wykupieniu usługi i nie ma konieczności instalacji żaden programów. Oprogramowanie TMS działające stacjonarnie ma rozbudowany system i bogatą możliwość integracji, co oznacza, że można go łączyć z innymi systemami wewnątrz przedsiębiorstwa, jak np. programem do zarządzania magazynem, księgowością. Jedną z zalet takiego systemu jest również to, że dane o firmie pozostają wewnątrz organizacji pod warunkiem zachowania polityki bezpieczeństwa. Trzeba jednak pamiętać o tym, że TMS działający w architekturze klient-serwer wymaga administracji. Często łączy się to również z koniecznością zatrudnienia dodatkowej osoby na etat, która

będzie dbała o aktualizacje systemu, kopię bezpieczeństwa, a także zapewni prawidłową pracę systemu poprzez dostarczenie niezbędnego sprzętu np. zapasowych dysków czy zasilacza prądotwórczego UPS-a. Jeśli przewoźnik zdecyduje się na rozwiązanie SaaS-owe, to nie musi przygotowywać się do wdrożenia narzędzia ani zatrudniać dodatkowej osoby do obsługi systemu, dlatego to polecane rozwiązanie dla mniejszych biznesów. Wystarczy jedynie dostęp do Internetu i dane do logowania się, aby TMS zaczął wspierać funkcjonowanie firmy. Warto zaznaczyć, że dostawca takiego rozwiązania dba również o politykę bezpieczeństwa danych konkretnych usługobiorców. Decydując się na konkretny model TMS, warto zacząć najpierw od przeanalizowania potrzeb i funkcji, jakie ma spełniać w danej firmie i do jakich procesów transportowych go potrzebujemy.

Dlaczego warto zainwestować w eTMS?

Niestabilna sytuacja gospodarcza, wysokie koszty inflacji i osłabiona pozycja polskiej waluty sprawia, że liczy się natychmiastowa reakcja przewoźników. Każde opóźnienie w realizacji zlecenia transporto-

wego może słono kosztować firmę, nawet jeśli dysponuje się niewielką flotą. Dlatego też systemy klasy TMS pomagają w realizacji zlecenia na każdym etapie – od jego przyjęcia poprzez komunikację z kierowcą i dostawę aż po niezbędne rozliczenia, kontrolę płatności i raporty. Przede wszystkim małe firmy transportowe powinny analizować wewnętrzne procesy, a nie kierować się wzorem działania dużych przewoźników. Trzeba pamiętać o tym, że to, co działa u innych, nie znaczy, że także sprawdzi się na własnym podwórku, bo możemy mieć do dyspozycji inne zasoby m.in. różniące się od siebie kontrakty czy inną stawkę wynagrodzenia dla kierowców itd. Aby łatwiej i szybciej kontrolować wszystkie płatności i dokonywać analiz rentowności firmy na podstawie sprawdzonych danych np. z dnia na dzień warto wyposażać się w profesjonalne narzędzia do zarządzania transportem. TMS w modelu SaaS jest nie tylko produktem mniej wymagającym do wdrożenia w firmie, ale również regularnie się rozwija. Jeśli pojawiają się nowe funkcjonalności na rynku, to my je wprowadzamy, a nasi klienci otrzymują udoskonalony produkt ze wszystkimi nowościami w ramach abonamentu, który płacą. Dodatkowo trudno dzisiaj prowadzić firmę transportową bez niezbędnych narzędzi do pracy jak np. mapy wyposażonej o atrybuty ciężarowe do optymalizacji tras czy GPS-a. Warto zaznaczyć, że duplikowanie wielu narzędzi od różnych dostawców mija się z celem, ponieważ jeśli zdecydujemy się wykupić abonament za TMSa otrzymujemy wielofunkcyjne narzędzie, zdolne do integracji z innymi systemami między innymi z telematyką, a konsolidacja zakupów u jednego dostawcy sprawi, że te finalne koszty będą niższe.



Szanowni Państwo

Zarządzać flotą samemu czy we współpracy z ekspertami w tej dziedzinie? Często w odpowiedzi na takie pytanie słyszymy, że wszystko zależy od wielkości floty. A nie ma to nic wspólnego z rzeczywistością. Dziś już jeden samochód firmowy to flota, którą można oddać w wyspecjalizowane ręce. Czyje na przykład? Odpowiedź na to pyta-

nie znajdziecie Państwo w naszym zestawieniu, do którego analizy zapraszamy. Nagrodziliśmy te firmy, które naszym zdaniem wyróżniają się największą otwartością na potrzeby klienta. Dzięki temu tworzą rozwiązania adekwatne do bieżących oczekiwań i w oparciu o najnowsze technologie.



Redakcja

ALD AUTOMOTIVE POLSKA

ALD Automotive Polska jest częścią międzynarodowej organizacji ALD Automotive, świadczącej usługi wynajmu długoterminowego, finansowania i zarządzania flotami pojazdów w 43 krajach na całym świecie. Na polskim rynku działa od 2003 r., systematycznie zwiększając liczebność zarządzanej i finansowanej floty. ALD Automotive Polska jest członkiem Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów. Swoim klientom zapewnia atrakcyjną ofertę – jako część międzynarodowej grupy Société Générale ma stały dostęp do kapitału, dzięki czemu może finansować zakup samochodów do floty klientów na atrakcyjnych warunkach, profesjonalizm – konsultanci firmy specjalizują się w zarządzaniu i finansowaniu flot pojazdów, mając w tym zakresie bogate doświadczenie oraz wiedzę, elastyczne podejście ekspertów, które pozwala na dostosowywanie oferty do indywidualnych potrzeb, dostęp do nowoczesnych rozwiązań ułatwiających codzienną eksploatację samochodów oraz zaawansowanych narzędzi analitycznych i raportowania.

CAREFLEET

Jedna z wiodących polskich firm z branży Car Fleet Management. Pomaga przedsiębiorcom oszczędzać czas i pieniądze, oferując kompleksowe i elastyczne rozwiązania w zakresie finansowania i zarządzania firmowymi flotami pojazdów. Dbą o to, aby użytkownicy jej aut bezpiecznie i bezproblemowo mogli dotrzeć tam, dokąd chcą, nie zaprzatając sobie głowy obowiązkami związanymi z administrowaniem samochodów służbowych. Proponuje usługi precyzyjnie dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta. Współpracuje ze wszystkimi obecnymi na polskim rynku producentami samochodów, dzięki czemu oferuje marki i modele spełniające wymagania każdego przedsiębiorcy. Wie, że oczekiwania i potrzeby klientów mogą ulec zmianie w trakcie trwania kontraktu, dlatego dopuszcza możliwość zmiany parametrów umowy, tak aby jej założenia odpowiadały realnym potrzebom każdej firmy.

EXPRESS CAR RENTAL

Express Car Rental to największa, działająca od 1996 roku polska firma wynajmująca samochody z własną flotą kilkuset tysięcy pojazdów. Jako jedyna w Polsce oferuje usługi w pełnym spektrum czasowym – od minut, przez dni, miesiące aż po lata. Obecnie zajmuje liderские stanowisko na rynku wynajmu samochodów w kategorii krótko i średnioterminowej – udział w tym segmencie wynosi aż 40 proc. (dane PZWLP po II kwartale 2022). Express posiada sieć oddziałów zlokalizowanych w największych miastach w Polsce. Pojazdy dostarczane są na dworce kolejowe i lotniska w Polsce oraz w dowolnie wskazane miejsca przez klienta. Usługa Expressu jest całkowicie zdigitalizowana – m.in. wszystkie dokumenty dostarczane są w formie e-mail, a wydanie pojazdów dokumentowane jest umową podpisywaną na tablecie. Marka wprowadza wiele zaawansowanych rozwiązań technologicznych, które ułatwiają proces wynajmu samochodu – a to wszystko zgodnie z przesłaniem „Kieruj się wygodą”.

Czy polskie floty są gotowe na transport autonomiczny?

Autonomiczny transport, choć do tej pory stanowił raczej element wizji z gatunku science-fiction, coraz częściej pojawia się jako realny kierunek zmian w szeroko pojętej komunikacji. Już teraz wiele przedsiębiorstw transportowych zaczyna korzystać z innowacyjnych technologicznych rozwiązań, umożliwiających przyspieszenie, udoskonalenie oraz automatyzację przewozów i dostaw. Na jakim poziomie aktualnie znajduje się ta rewolucja? Jakie niesie za sobą korzyści i zagrożenia?



Maciej Maroszyk

dyrektor operacyjny,
TC Kancelaria Prawna

Zmniejszenie natężenia ruchu i ilości kolizji, znaczące oszczędności w zużyciu paliwa i energii, mniejsza emisja CO₂, a może zlikwidowanie problemu niedoboru kierowców? Jak wiele wskazuje, autonomiczny transport mógłby pomóc w rozwiązaniu dylematów, z którymi boryka się od wielu lat komunikacja na całym świecie.

5 poziomów autonomii w transporcie

Transport autonomiczny to wprowadzenie do obiegu autonomicznych pojazdów, prowadzonych docelowo bez ingerencji kierowcy. Istnieje pięciopoziomowa skala autonomiczności, stworzona przez zawodową organizację inżynierów zajmujących się motoryzacją, lotnictwem i maszynami wykorzystywanymi w przemyśle – SAE International. Na jej dwóch najwyższych

poziomach znajdują się pojazdy, które nie tylko samodzielnie się poruszają, ale i monitorują oraz reagują na zmieniające się warunki na drodze – nie będąc nawet wyposażone w takie elementy jak kierownica. Jedyną „ludzka” ingerencją pozostaje wytyczenie kierunku podróży. Aktualnie przykładem tego są spotykane lokalnie, bezzałogowe taksówki lub prototypy Tesli i General Motors. Najniższe poziomy dotyczą częściowej lub warunkowej automatyzacji, w których maszyny poruszają się autonomicznie tylko w określonych sytuacjach, a kierowca używa systemów wspomagających jazdę – na przykład asystenta pasa ruchu.

Tego typu rewolucja dotyczy nie tylko małych urządzeń przewożących żywność lub pomagających w poruszaniu się niepełnosprawnym oraz samochodów osobowych, ale również i pojazdów ciężarowych czy szynowych.

W branży motoryzacyjnej najwięksi producenci wprowadzają już na rynek modele, które kwalifikowane są do poziomu trzeciego skali SAE International. Co ciekawe, w ostatnim czasie rynek transportu w Niemczech podbija startup Einride, który przy pomocy elektrycznej i autonomicznej floty ciężarówek,

mobilności towarowej oraz sieciom ładowania i łączności, umożliwia inteligentne oraz ekologiczne przewożenie towarów, tym samym współpracując z największymi koncernami z wielu różnych branż przemysłowych.

Przygotowania do większej autonomii

Na razie nie jest jeszcze możliwe korzystanie z pojazdów z najwyższego pułapu skali. Przeszkodą do tego staje się nie tylko stworzenie bezpiecznego i dopracowanego programu sterowania, ale przede wszystkim brak odpowiednio rozbudowanej infrastruktury oraz szczegółowych regulacji prawnych. Unia Europejska wprowadziła zmianę do Rozporządzenia nr 2019/2144, które dopuszcza zautomatyzowanie pojazdów 3 poziomu, co będzie pozwalało na wprowadzenie układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem. Wśród nich mamy urządzenia sygnalizacyjne, układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania, układy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczenia oraz systemy monitorowania dostępności kierowcy. Rozporządzenie dotyczy także rejestratorów danych na temat zdarzeń w pojazdach zautomatyzowanych, zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek oraz systemów przekazujących innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa.

Z kolei Francja wprowadziła dekret w Dzienniku Urzędowym – nowy artykuł (R. 3152-3) do kodeksu transportowego, określający „uprawnienia operatorów zdalnych w kontekście zautomatyzowanych systemów transportu drogowego”.

Dokument określa rolę i sposób szkolenia osób nadzorujących pojazdy autonomiczne. W świetle prawa kontrola nad tego typu maszynami będzie pozostawiona tylko wykwalifikowanej kadrze, spełniającej określone warunki.

Przymiarki w tym aspekcie pojawiają się również w Stanach Zjednoczonych i Australii, gdzie przeprowadzono testy autonomicznych pojazdów na krajowych drogach. Niestety, podczas tych eksperymentów odnotowywano bardzo dużą ilość kolizji, stąd pojawiło się ważne zagadnienie – odpowiedzialność karna i cywilna w przypadku wypadków drogowych z udziałem autonomicznych pojazdów.

Natomiast w przypadku Polski, wszystkie zapisy zawarte w art. 65k w ustawie o ruchu drogowym odnoszą się do prowadzenia prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych. W trakcie testów w pojeździe musi znajdować się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad nim.

Czas na 100 proc. samodzielności?

W dalszym ciągu nie wiemy, kto będzie odpowiedzialny w przypadku kolizji: użytkownik pojazdu, twórca oprogramowania lub nawigacji GPS, czy może producent? Jest zbyt wiele czynników, które mogą wpłynąć na zakres odpowiedzialności danej strony, co – w ocenie ekspertów z TC Kancelaria Prawna – stanowi dodatkową trudność przy wprowadzeniu adekwatnych przepisów. Zwracają oni jednak uwagę na to, że wraz z wprowadzeniem automatycznych pojazdów, zniknie wiele czynników wypadkowych – m.in. przekraczanie prędkości, jazda pod wpływem niedozwolonych substancji czy lekceważenie znaków drogowych.

Perspektywy i negatywy

Autonomiczny transport może przynieść wiele odczuwalnych i pozytywnych zmian – wśród nich oszczędności w zużyciu paliwa i energii, mniejszą emisję CO₂, ograniczenie natężenia ruchu oraz ilości wypadków, a także zlikwidowanie problemu niedoboru kierowców.

Autonomiczny transport to wachlarz możliwości – taka flota mogłaby być w użyciu 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu, podczas gdy „zwykły” pojazd z jednym kierowcą może jeździć tylko dziewięć godzin na dobę. W ten sposób produktywność znacząco by wzrosła, przy spadku kosztów emisji i zatrudnienia, które obecnie stanowi wysoki procent kosztu całego transportu.

Z drugiej strony pełna automatyzacja transportu to ograniczenie rynku pracy kierowców. Skoro zapotrzebowanie na tego typu specjalistów zmalałoby, to wielu pracowników utraciłoby nie tylko bonusy i wysokie zarobki, ale i nierzadko miejsce pracy – na przykład w przypadku lokalnych dostawców czy kurierów.

Polska jest największym przewoźnikiem Europy, a transport stanowi jedną z największych gałęzi PKB w naszym kraju. Stąd w momencie wprowadzenia pojazdów autonomicznych trzeba się liczyć z tym, że wiele osób straci pracę.

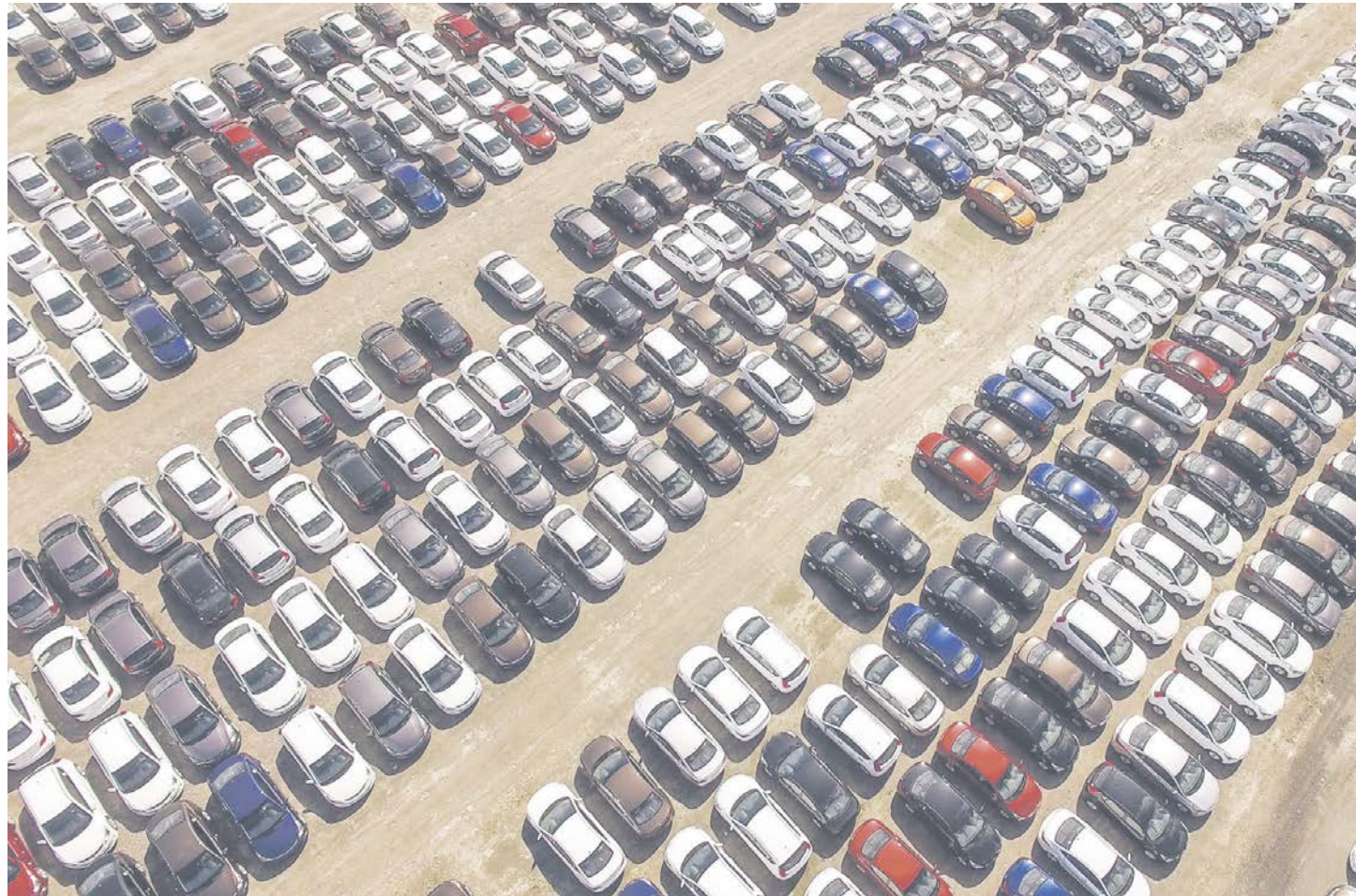
Postęp w transporcie autonomicznym leży nie tylko w rękach konstruktorów i programistów odpowiedzialnych za przygotowanie takich maszyn do codziennej pracy, ale także i ustawodawców. To na ich barkach spoczywa stworzenie takich regulacji prawnych, dzięki którym pojazdy prowadzone przez sztuczną inteligencję będą w stanie funkcjonować obok pojazdów prowadzonych przez kierowców. A zapowiadane projekty datowane są dopiero na rok 2040.

JAKI BĘDZIE 2023 ROK DLA TRANSPORTU?

Spowolnienie gospodarcze skutkujące mniejszą ilością zleceń, wzrost cen paliw i opłat drogowych, rosnące stopy procentowe, niepokojąca konkurencja cenowa, problemy z zatrudnieniem czy zmiany, jakie przyniósł Pakiet Mobilności – to tylko niektóre z problemów, z jakimi musieli mierzyć się w ostatnim czasie przedstawiciele rynku transportu, spedycji i logistyki. Czy trudna sytuacja na rynku TSL utrzyma się również w 2023 r.?

Maciej Maroszyk

dyrektor operacyjny,
TC Kancelaria Prawna



Ekspertskie prognozy dotyczące 2023 roku w branży TSL nie są do końca jednoznaczne. Z jednej strony wiele głosów mówi o zwiększeniu obrotów i zatrudnienia oraz możliwym zatrzymaniu rosnącej inflacji. Mogłoby to wpłynąć korzystnie na ponowny wzrost zapotrzebowania na dobra i ich transport. Z drugiej jednak strony, dla przeważającej części uczestników rynku, najbliższa przyszłość jawi się w niezbyt optymistycznych barwach. Dotyczy to między innymi problemów z rentownością biznesów, trudnościami w płatnościach, wzrostu wszelkich kosztów – cen paliw, opłat drogowych, podatków, kosztów zatrudnienia, jak również spadku ilości zleceń i konsekwencji związanych z decyzjami politycznymi Unii Europejskiej.

Ze względu na problematyczność nadchodzących miesięcy, w branży na pewno pojawią się większe trudności z płatnościami. Zwiększy się także liczba upadłości i prób restrukturyzacji firm.

Czy zatem kolejne miesiące będą dużym wyzwaniem dla flot? Jakie szanse i zagrożenia mogą nas czekać w najbliższym czasie?

Wzrost obrotów?

Choć światową gospodarkę pochłania kryzys, optymistyczne głosy w branży TSL obserwują wzrosty produkcji przemysłowej i spodziewają się zwiększenia obrotów w 2023 r. Jest to związane przede wszystkim z dotychczasowymi inwestycjami w rozwój zasobów logistyczno-magazynowych, a także atrakcyjnością Polski jako jednego z największych, europejskich przewoźników. Przewaga w świadczeniu usług transportowych opiera się na wciąż niższych niż inne kraje kosztach operacyjnych czy topowych lokalizacjach logistycznych, co – mimo rosnącej inflacji, mniejszej ilości planowanych inwestycji magazynowych oraz spadającej liczby zamówień – ma pozwolić w najbliższym czasie na sprawne funk-

cjonowanie rynku transportu, logistyki i spedycji. Co ważne, wzrost obrotów ma dotyczyć szczególnie transportu międzynarodowego, związanego z utrzymującym się, wysokim wskaźnikiem sprzedaży internetowej i detalicznej.

Zwiększenie zatrudnienia, ale i płacy minimalnej

Warto wspomnieć, że pozytywne prognozy na 2023 obejmują również aspekt mniejszej redukcji etatów, a także zwiększenia zatrudnienia nowych pracowników w sektorze. Jak deklarują uczestnicy rynku TSL, ponad połowa z nich otwarta jest na poszerzenie zasobów pracowniczych – zwłaszcza pod kątem wyspecjalizowanych kierowców samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych oraz autobusów, z których brakiem branża zmagą się już od dłuższego czasu.

W kwestii zatrudnienia, 2023 r. przywitał nas podwyżką stawki płacy minimalnej. Objęła ona zarówno Polskę, jak i Niemcy, które postrzegane są przez rodzimy rynek transportu jako „brama” do innych państw Europy Zachodniej. Niestety wzrost pensji w Polsce, jak i Niemczech, wiąże się ze zwiększeniem kosztów operacyjnych. A w kabotażach i cross trade pensja pracownika jest zależna od kraju, w jakim wykonuje transport – stąd też, jeżeli dany przewoźnik będzie wykonywał swoją pracę na terenie Niemiec, musi zostać wynagrodzony zgodnie z prawem niemieckim i wynikającą z niego stawką minimalną. Generuje to większe koszty jego utrzymania.

A może spowolnienie?

Większa część uczestników rynku TSL przewiduje jednak w 2023 roku mocne spowolnienie dotychczasowego rozwoju

branży – szczególnie w niektórych podsektorach.

Według danych zgromadzonych przez TC Kancelarię Prawną przewidywany jest spadek ilości zleceń transportowych nawet o około 20-25 proc. Choć część klientów widzi szansę w odblokowaniu głównego szlaku morskiego z Chin i odrobieniu strat tą drogą, mimo tego spadki będą zauważalne. Były one widoczne także w grudniu – kiedy to pomimo okresu świątecznego i zwiększonego popytu na transport, można było obserwować zmniejszoną ilość zleceń.

Mniejsze zapotrzebowanie na usługi transportowe to konsekwencja działań wojennych na Ukrainie oraz pogłębiającego się, ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego, energetycznego i surowcowego. Jest on widoczny w znaczącym zmniejszeniu popytu gospodarstw domowych, niższych obrotach handlowych oraz spadku produkcji przemysłowej. Taka sytuacja jest wyjątkowo pesymistyczna dla mniejszych, często działających lokalnie firm przewozowych. Spadek ilości zleceń nierzadko wiąże się dla nich z wykonywaniem usług poniżej pewnej stawki i malejącą rentownością prowadzonych biznesów.

Wyższe ceny paliw i podatki za transport

Istotną kwestię stanowią także prognozowane, niepewne ceny paliw w 2023 roku. Choć w 2022 r. ich wzrost został ustabilizowany za sprawą zmniejszenia stawki VAT z dotychczasowych 23 proc. do 8 proc., wielu ekspertów z branży z niepokojem patrzy na najbliższe miesiące przez pryzmat powrotu wysokości podatku do wcześniejszego poziomu oraz wzrostu o 13,3 proc. stawki opłaty pali-

wowej. Z drugiej jednak strony, zmniejszający się popyt wiąże się z mniejszym zapotrzebowaniem na paliwo, co może przyczynić się do zatrzymania wzrostu cen.

Nie bez znaczenia w kwestii problemów, które niesie za sobą 2023 r., są podwyżki podatków minimalnych i maksymalnych od środków transportu. Jak podają eksperci TC Kancelarii Prawnej, wzrost stawki związanej z samochodami ciężarowymi i autobusami będzie wynosił ponad 11 proc., co stanowi największą podwyżkę od 25 lat.

2023 r. naznaczony jest także poszerzeniem listy płatnych dróg oraz zwiększeniem opłat za pokonywanie konkretnych odcinków. W przypadku tych drugich wzrosty uderzą szczególnie w samochody ciężarowe – zapłacimy tu więcej nie tylko za przejazd autostradami, ale i drogami



Choć w 2022 r. wzrost cen paliw został ustabilizowany za sprawą zmniejszenia stawki VAT z 23 proc. do 8 proc., eksperci z niepokojem patrzą na najbliższe miesiące przez pryzmat powrotu wysokości podatku do wcześniejszego poziomu oraz wzrostu o 13,3 proc. stawki opłaty paliwowej.

ekspresowymi. Choć podane wartości stawek są groszowe – do 0,64 zł za 1 km dla pojazdów do dwunastu ton, ostateczna suma wydatków dla większych firm transportowych może wynieść nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie.

Nieprzychylna polityka klimatyczna UE
Dużo wątpliwości w 2023 r. niosą za sobą działania Unii Europejskiej dotyczące polityki klimatycznej. Jest to spowodowane projektem ustawy zakazującej produkcji pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych napędzanych silnikami spalinowymi, której wejście w życie wiąże się z pojawieniem się kosztownych transformacji całych flot oraz zmianą modelu pracy firm transportowych.

Problematyczny Pakiet Mobilności

2023 r. to także zmiana Kodeksu Pracy pod względem ustaleń wprowadzonych w 2022 roku przez Pakiet Mobilności oraz ustalenia dyrektywy dotyczącej pracowników delegowanych. Choć dotyczą one uregulowania przewidywalności i przejrzystości warunków pracy, ich wprowadzenie może doprowadzić do powstania chaosu organizacyjnego w przewozach oraz ponownego podniesienia wysokich już kosztów pracy.

Ważną rzeczą będą również zmiany dotyczące bazy eksploatacyjnej. Od 1 stycznia 2023 r. musi ona mieć tyle miejsc postojowych, ile wynosi jedna trzecia pojazdów zgłoszonych do licencji.

Co więcej, floty wciąż będą borykać się ze zmianami, które przyniósł z sobą wcześniej wspomniany Pakiet Mobilności. Jedną z nich jest zmniejszenie zdolności przewozowych na polskim rynku i krótkich dystansach międzynarodowych, jak również obowiązkowe przerwy po wykonaniu kabotaży czy konieczność powrotu pojazdu do bazy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa.

Cyfryzacja i automatyzacja branży TSL

W świetle problemów, jakie ma przynieść ten rok, przedstawiciele branży transportu, spedycji i logistyki szukają rozwiązań, które zapewnią stałość i ciągłość prowadzonych działalności. Jednym z nich jest inwestowanie w cyfryzację i automatyzację łańcuchów dostaw, co może stać się motorem napędowym dla branży. Dzięki temu możliwe będzie odpowiednie planowanie i optymalizowanie transportów i dostaw za pomocą zebranych wcześniej danych oraz ustalenia najbardziej wydajnych, oraz opłacalnych scenariuszy wykorzystania floty. Co więcej, automatyzacja łańcucha dostaw może przynieść wiele odczuwalnych i pozytywnych zmian – znaczące zwiększenie szybkości działania, ominięcie ograniczeń pracy ludzkiej, a także kilkukrotne powiększenie ilości realizowanych zamówień i odciążenie poszczególnych działów firmy. Takie zrobotyzowanie oraz cyfryzacja działalności firm z branży TSL umożliwiłaby również optymalizację procesu magazynowania, co z pewnością stanowiłoby nieocenioną pomoc w nadchodzącym, niepewnym i ciężkim okresie. Nie bez znaczenia byłaby wsparcie w pozyskiwaniu ofert z różnych źródeł za pomocą unowocześnionej dywersyfikacji, pozwalającej na rozszerzenie dotychczasowych działań.

Cyfryzacja to szczególnie kierunek zmian, który rozwiązałby wiele problemów branży – zwłaszcza w przypadku szerszego wdrażania e-faktur i eCMR – eCMR to bardzo przydatne narzędzie, które pomaga przy dokumentacji transportowej,

gwarantując pełną wygodę i oszczędność czasu na wypełnianiu dokumentacji CMR, także ze względu na możliwość natychmiastowego potwierdzenia zlecenia przewozowego za pomocą elektronicznego podpisu. Na bieżąco informuje także o szczegółach przewozu w czasie rzeczywistym. Dzięki temu unikamy ryzyka fraudów, czyli podrobienia dokumentów. Co istotne, wersja elektroniczna ogranicza również opóźnienia w płatnościach, pozwalając na wystawianie faktur tuż po dotarciu ładunku do miejsca docelowego.



Floty wciąż będą borykać się ze zmianami, które przyniósł z sobą Pakiet Mobilności.

Cyfryzacja niesie za sobą nie tylko stały dostęp do bieżących informacji. Nie bez znaczenia jest także aspekt ekologiczny, oznaczający znaczące ograniczenie ilości

zużywanego papieru oraz łatwe przechowywanie i katalogowanie dokumentacji w wersji online.

To samo dotyczy się systemu e-faktur, które docelowo mają być obowiązkowe od 1 stycznia 2024 roku. To, że bez obecności w systemie i odpowiedniego identyfikatora, faktur nie ma w obiegu, eliminuje pojawianie się fałszywych dokumentów. Dla nas jako kancelarii prawnej, w kontekście obrony naszych klientów i udowodnienia wykonania transportu, to naprawdę ogromny krok do przodu.

REKLAMA



Przekonaj się jak w prosty sposób oszczędzać paliwo i zmniejszyć koszty eksploatacji pojazdów, wykorzystując sprawdzony system GPS do monitorowania Twojej floty.

System SATIS to kompleksowe narzędzie służące do monitorowania i zarządzania flotą pojazdów, parkami maszyn oraz pojazdami specjalistycznymi. Wspomaga planowanie, umożliwia zwiększenie efektywności pracy oraz redukcję kosztów floty, niezależnie od jej wielkości.

Kluczowe funkcjonalności systemu SATIS:

- » precyzyjne monitorowanie tras przejazdu w czasie rzeczywistym
- » monitorowanie zużycia paliwa
- » kontrola stylu jazdy kierowców
- » optymalizacja tras przejazdu
- » kontrola i zarządzanie pracą pracowników terenowych
- » efektywne planowanie prac serwisowych i wczesne wykrywanie awarii



Mniej przejechanych kilometrów



Mniejsze zużycie paliwa



Wzrost efektywności floty



Zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów

SATIS - poznaj nasze rozwiązania

✉ kontakt@satisgps.com

☎ +48 22 18 22 100

🌐 www.satisgps.com