

# Przewoźników czekają kolejne podwyżki

data aktualizacji: 2024.02.05



**W 2024 roku firmy transportowe czeka pierwsza, obowiązkowa wymiana tachografów. A to dopiero początek rosnących kosztów działalności branży transportu drogowego.**

Poprzedni rok upłynął pod znakiem licznych zmian w obszarze rozliczania czasu pracy kierowców, jaki i automatyzacji procesów wewnątrz firm transportowych. Spowolnienie gospodarcze, które dało się we znaki w tym sektorze przełożyło się na potrzebę ograniczania wydatków i jeszcze większej kontroli kosztów. Wszystko wskazuje na to, że trend technologizacji polskich przedsiębiorstw i postępującej optymalizacji działań będzie się umacniał w tym roku. A to między innymi za sprawą kolejnych podwyżek, które czekają branżę TSL. Jakich?

Przewoźnicy muszą przygotować się na 12 proc. wzrost odprowadzanych składek, związanych z wyższym przeciętnym prognozowanym wynagrodzeniem dla kierowców w transporcie międzynarodowym czy szacowanym wzrostem cen oleju napędowego. Jakie jeszcze wyzwania i podwyżki czekają MŚP w tym roku? Na pytania odpowiadają eksperci Inelo i Grupy Eurowag.

## **Jak wyglądał 2023 rok w transporcie?**

Ubiegły rok przyniósł wiele zmian w rozliczaniu czasu pracy kierowców. Przede wszystkim był pełnym rokiem rozliczeń wg. nowych zasad, co oznacza, że rewolucyjne zmiany w wynagrodzeniach polskich kierowców, wprowadzone w lutym 2022, obowiązywały przewoźników przez 12 - miesięcy. Z tego względu po raz pierwszy firmy, wykonujące transport międzynarodowy, odczuły wzrost kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia, która podniosła się o ponad 1000 zł względem 2022 roku. Oznaczało to znaczny wzrost odprowadzanych składek. Przełomowym momentem dla przewoźników był okres wakacyjny. W lipcu druga zmiana stawki minimalnego wynagrodzenia wiązała się z koniecznością uaktualnienia umów kierowców. Wtedy to wprowadzono również istotne

zmiany w rozliczeniach tzw. wirtualnych diet - ulg określających wysokość wynagrodzenia bez ZUS i podatku, a przewoźnicy byli zobowiązani do ich natychmiastowego wdrożenia. Latem zaczęły się okresy urlopowe, który okazał się również nie lada wyzwaniem dla przewoźników.

- Firmy transportowe przy planowaniu firmowego budżetu nie do końca uwzględniły w nim wszystkich wydatków i taką luką były właśnie koszty związane z wypłaceniem wynagrodzenia urlopowego, które sprawiały wiele problemów przewoźnikom. Zgodnie z przepisami za tego typu nieobecności w pracy kierowca powinien dostać prawie identyczne wynagrodzenie, jakie otrzymałby normalnie za przepracowane dni, a na to nie każdy pracodawca był przygotowany. Podobna sytuacja dotyczyła szkoleń okresowych w wymiarze 35 godzin, które powinny być uwzględnione na ewidencji czasu pracy. Co przekłada się to na dalsze nadwyrężenie budżetu firmowego. Z kolei, wprowadzone zmiany w rozliczeniu tzw. „wirtualnych dietach” pozwoliły złapać oddech firmom transportowym, bo dzięki nim można było obniżyć zobowiązania podatkowo-zusowe. Dodano także możliwość wprowadzenia zwrotu kosztów sanitariatów, które są zwolnione z podatku oraz najczęściej także ze składek. Pozwala to zoptymalizować wynagrodzenie kierowców. I to właśnie na prawidłowym przeliczaniu wynagrodzeń kierowców, uwzględniających nowe zmiany i ulgi, koncentrowały się działania ekspertów OCRK. Na webinarach przypominaliśmy również o korzyściach, wynikających z wypłaty wynagrodzenia zgodnie z przepisami. Zaktualizowaliśmy także system 4Trans, który jest w stanie automatycznie na podstawie danych z kart kierowców i tachografów, przeliczyć liczbę dniówek w trasie, a następnie pomnożyć przez odpowiednią stawkę wynagrodzenia netto i podać kwotę brutto, biorąc pod uwagę wszystkie ulgi i wymagane składniki wynagrodzenia, zgodne z przepisami - komentuje Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag.

## **Transportowe spowolnienie w 2023 roku**

Jak wynika z raportu „Rynek transportowo-logistyczny w Europie”, platformy Trans.eu, polska gospodarka zmniejszyła się średnio o 0,5 proc. w pierwszym półroczu 2023 roku. Choć druga połowa roku była nieco lepsza - III kwartał przyniósł wzrost PKB na poziomie 0,4 proc. r/r[1], a do 2024 roku ma wzrosnąć do 2 proc. - to i tak firmy przewozowe mierzyły się z niższym zapotrzebowaniem na usługi transportowe. Wynikał on m.in. z mniejszej konsumpcji, inflacji czy obniżki stawek spotowych, które znacznie spadły (blisko o 15 pkt.) pod koniec roku w porównaniu do 2022.[2] Rynek transportowy cechuje niepewność, więc kluczowym elementem strategii firm transportowych staje się zbieranie i analiza danych.

- Tematem przewodnim wśród przewoźników w poprzednim roku była kontrola nad kosztami i optymalizacja procesów transportowych. Firmy musiały stawić czoła zmniejszonej rentowności przewozów i wysokim kosztom stałym i zmiennym. Z tego względu dużym zainteresowaniem cieszyły się systemy TMS, które w zależności od indywidualnych potrzeb firm i stopnia zaawansowania mogą służyć jako prosty rejestr zleceń, ale także mogą być kompleksowym narzędziem do planowania, trasowania, obliczania kosztów, a dzięki temu mieć niebagatelny wpływ na podejmowanie trafnych decyzji biznesowych. Biorąc pod uwagę ten trend technologiczny, do telematyki GBox dodaliśmy moduł FireMini, który stał się standardowym elementem systemu. Oznacza to, że przewoźnik, który wyposaży się w telematykę Inelo, otrzyma również w pakiecie TMSa w wersji mini, pozwalający na tworzenie zleceń, wystawienie faktur czy zaplanowanie tras z uwzględnieniem opłat drogowych. Warto dodać, że ta ostatnia funkcja nabrała szczególnego znaczenia w perspektywie ogromnych podwyżek niemieckiego myta pod koniec 2023. Ich wzrost zmobilizował firmy transportowe do dokładniejszej analizy opłacalności trasy - niezbędnej informacji do negocjacji stawek z klientami. Cyfrowe mapy, które umożliwiają liczenie kosztów stały się narzędziem bardzo potrzebnym firmom, biorąc pod uwagę również fakt, że w bieżącym roku kolejne kraje zapowiedziały wzrost opłat drogowych - komentuje Tomasz Czyż, główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo z Grupy Eurowag.

Z kolei Jakub Jabłoński z Grupy Eurowag zauważa, że spadek stawek za transport, a w konsekwencji spowolnienie na rynku mógł być związany m.in. z obniżką cen paliw, zauważalnym zwłaszcza w drugiej połowie 2023 roku - Wtedy to w Polsce ceny paliw pozostawały na niskim poziomie w porównaniu do sąsiednich krajów, co przyczyniło się do braku opłacalności importu oleju napędowego, a w konsekwencji pojawiły się trudności z jego dostępnością na niektórych stacjach. Niemniej jednak nasze stacje paliwowe tzw. Truck Parki Eurowag pracowały przez cały ten okres bez przerwy i nie mieliśmy trudności z dostarczeniem paliwa, dzięki stałej współpracy z producentami i kluczowymi importerami - dodaje ekspert.

### **Trend numer 1 na 2024 - digitalizacja łańcucha dostaw**

Coraz większe oczekiwania zleceniobiorców w zakresie realizacji przewozów, konieczność ograniczania kosztów na każdym kroku i analiza zleceń sprawiają, że już same kręcące się kółka nie wystarczają w transporcie. Dlatego też budowanie świadomości z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań to trend, który będzie się umacniał.

- Nie wszystko jest jeszcze zrobione na tym polu, bo są firmy, które mogą nie do końca wiedzieć o wszystkich możliwościach zaawansowanych narzędzi dla transportu, ale zmierzamy w dobrym kierunku. Oznacza to, że integracja systemów TMS z telematyką to zjawisko, które będzie się dalej pogłębiać. Do bycia bardziej elastycznym wobec klientów i podejmowania trafniejszych decyzji niezbędna jest analiza danych. I tutaj trzeba pamiętać o tym, że nie wystarczy mieć systemu, ale trzeba zadbać także o jakość wprowadzanych danych. To one są kluczem do wdrożenia oprogramowania z sukcesem - mówi Tomasz Czyż.

### **Trend numer 2 na 2024**

- b. inwestycyjny Goldman Sachs szacuje, że cena baryłki ropy będzie prawdopodobnie wahać się w przedziale od 70 USD do nawet 100 USD przez większą część 2024 roku.[3] Aktualnie kosztuje około 79 USD za dolarów (stan na 02.02.2024).[4], a już niewielkie zmiany ceny mogą przełożyć się na wyższą cenę paliwa.

- Już widzimy na rodzimym podwórku, że ceny paliwa są wyższe niż jeszcze kilka tygodni temu, a pochodną tych zmian jest również m.in. wzrost opłaty paliwowej w Polsce od początku roku, gdzie paliwo podrożało od 2 do 5 groszy za liter w zależności od wybranego rodzaju oleju napędowego. Nie inaczej jest również w innych krajach. Na przykład w ostatnim czasie na Węgrzech weszła zaplanowana podwyżka akcyzy od paliwa o około 0,08 euro za liter. Z kolei w Niemczech olej napędowy również zdrożał, czego konsekwencją jest prawdopodobnie znacząca podwyżka podatku od emisji CO<sub>2</sub>, która od niedawna obowiązuje w tamtym regionie. Na to wszystko nakłada się również niestabilna sytuacja geopolityczna na Bliskim Wschodzie, która może ograniczyć produkcję i import ropy. Pozostaje więc pytanie o skalę ewentualnych dalszych wzrostów cen paliwa i jak one przełożą się na rentowność frachtów przewoźników - zaznacza Tomasz Góralewicz, Sales National Manager z polskiego oddziału Eurowag.

Z kolei Tomasz Czyż zauważa, że w temacie redukcji kosztów transportowych jednym z obszarów do zaopiekowania się jest kwestia planowania tankowań - W systemach TMS podczas planowania trasy można uwzględnić tankowania wraz z poglądem cen na stacjach lub bezpośrednio na portalach kart paliwowych. Dzięki temu możemy obserwować ceny w czasie rzeczywistym i na ich podstawie decydować, gdzie i ile litrów ma zatankować kierowca. Z kolei integracja telematyki z TMS-em pozwala na raportowanie wykonania tej czynności. Wtedy to kierowca na swoje zainstalowane urządzenie w pojeździe otrzymuje zadanie zatankowania, które następnie musi potwierdzić. A w perspektywie rosnących kosztów paliwa możliwość zaplanowania odpowiednio tankowań staje się kluczowa - dodaje ekspert.

## **Trend nr. 3 na 2024**

Rok 2024 rozpoczął się znacznym podniesieniem przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia - do 7 824 zł, co oznacza, że przewoźników czekają kolejne podwyżki opłat. Tylko przemyślana strategia i odpowiednio rozplanowany budżet pomogą firmom przewozowym utrzymać stabilność finansową.

- Podniesienie progu przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia powoduje najczęściej ponad 12 proc. wzrost odprowadzanych składek od pensji dla pracodawców. Warto dodać, że firmy transportowe czeka ponownie dwukrotny wzrost minimalnego wynagrodzenia kierowców, który w wielu przypadkach oznacza podwyżkę również wynagrodzenia o 700 zł brutto. Pracodawcy jednak mogą zmniejszyć skalę tych kosztów, wprowadzając do swojej firmy odpowiednią strategię np. stosowanie zwrotu kosztów sanitariatów i odpowiednią strukturę wynagrodzenia - podkreśla Mateusz Włoch.

### **Po czwarte - coraz mniej manipulacji na drodze**

W 2024 roku firmy transportowe czeka pierwsza, obowiązkowa wymiana tachografów, które mają na to czas do 31 grudnia. Będzie trzeba zastąpić tachografy analogowe i cyfrowe zamontowane przed 2019 roku w pojazdach przeznaczonych do transportu międzynarodowego na tachografy inteligentne drugiej wersji (G2V2).

- Nie można zaktualizować dotychczasowo działających tachografów z racji tego, że najnowsze tachografy mają zupełnie inne wymagania dotyczące sygnału lokalizacji. Oznacza to, że konieczna jest ich fizyczna wymiana w pojeździe, którą przewoźnicy pokryją z własnej kieszeni. Już teraz wymiana tachografu wiąże się z kosztem co najmniej kilku tysięcy złotych i jest tym większa im starszy pojazd oraz im więcej komponentów trzeba wymienić lub dodać. Trzeba również pamiętać o tym, że pojazd musi pojawić się w warsztacie tachografów, co zajmuje czas, dlatego też całą procedurę wymiany dobrze jest zaplanować ze sporym wyprzedzeniem i najlepiej rozłożyć ją w czasie - podsumowują eksperci Inelo z Grupy Eurowag.

Fot. Grupa Eurowag

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/77022>