

Kinga Jureczka

ORCID: 0000-0003-4648-8518

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Wydział Zarządzania i Komunikacji Społecznej
30-348 Kraków, ul. Łojasiewicza 4

Branża TSL w obliczu pandemii Covid-19

TSL industry facing the Covid-19 pandemic

Streszczenie

Od 2020 roku sytuacja społeczno-gospodarcza na świecie była kształtowana przez wydarzenia związane z rozprzestrzenianiem się wirusa COVID-19. Jedną z wielu branż, która została zaskoczona przez COVID-19 jest branża TSL. By lepiej zrozumieć omawiany temat, na wstępie zwrócono uwagę na różnice definicyjne: *transport – spedycja – logistyka*. W artykule przedstawiono wybrane problemy, z którymi zetknęła się branża TSL w początkowej fazie pandemii oraz omówiono wybrane rozwiązania cyfrowe, do upowszechnienia których przyczyniła się pandemia.

Słowa kluczowe: *branża TSL, e-CMR, digitalizacja, pandemia, transport drogowy*

Abstract

Since 2020, the socio-economic situation in the world has been shaped by events related to the spread of the COVID-19 virus. One of the many industries that has been taken by surprise by COVID-19 is the TSL industry. To better understand the discussed topic, at first, attention was paid to the differences in definitions: *transport – shipping – logistics*. The article presents selected problems faced by the TFL industry in the initial phase of pandemic and discusses selected digital solutions, the dissemination of which contributed to the pandemic.

Keywords: *TSL industry, e-CMR, digitization, pandemic, road transport*

Wprowadzenie definicyjne

Branża TSL to rodzaj usług, która kompleksowo obejmuje proces dostarczania towarów. Pojęcia odnoszące się do transportu, spedycji i logistyki często bywają ze sobą utożsamiane, co jest oczywiście błędną praktyką. Przyczyn niewłaściwego łączenia tychże pojęć należy dopatrywać się m.in. w tym, że coraz więcej firm działających w branży TSL i zajmujących się dotychczas tylko i wyłącznie transportem – chcąc poszerzyć zakres swojej działalności, podnieść własną konkurencyjność – zaczęło świadczyć usługi spedycyjne. I odwrotnie, również część spedytorów, wychodząc naprzeciw potrzebom rynkowym, chcąc zdobyć szersze grono klientów – zaczyna świadczyć usługi transportowe [1]. W Polsce działa 125 tys. firm, zajmujących się transportem drogowym towarów, wśród których największą liczbę stanowią mikroprzedsiębiorstwa. Ważną rolę w rozwoju branży w zakresie transportu międzynarodowego odgrywa 38 tys. firm posiadających licencję wspólnotową. Transport drogowy to jedna

z podstaw naszej gospodarki, która odgrywa krytyczną rolę przy wytwarzaniu połowy PKB. Polskie firmy transportowe przewożą najwięcej towarów w UE, wyprzedzając w tym zakresie Niemcy i rozwijając się w tempie około 10% rocznie [2].

W literaturze *transport* jest pojęciem szerokim, definiowanym w różnoraki sposób – w zależności od wyodrębnianych aspektów. Transport w ujęciu podmiotowym jest rozumiany jako przemieszczanie dóbr materialnych w czasie i przestrzeni, przy użyciu odpowiednich środków technicznych [3]. Ze względu na kategorie zasięgu terytorialnego transport dzieli się na krajowy (przewóz ładunków wewnątrz kraju) i międzynarodowy, odbywający się poza terytorium kraju [4]. W. Rydzkowski wskazując na zadania realizowane przez transport zauważa, że pełni on w gospodarce dwojaką rolę. Jest jednocześnie dawcą – wspomagając pozostałe gałęzie gospodarki poprzez świadczenie usług przewozowych, jest czynnikiem determinującym wzrost gospodarczy, a także występuje w roli biorcy, gdyż korzysta z wytworów produkcji pozostałych gałęzi gospodarki narodowej [5].

Jedno z szerszych pojęć, wyjaśniających czym jest spedycja, charakteryzuje ją jako działalność polegającą na ułatwieniu korzystania z usług transportowych, czyli na organizowaniu procesów transportowych i niezbędnej grupy czynności dodatkowych. Zaś, czynności o których mowa wynikają ze specyfiki konkretnego zlecenia. Ścisłej mówiąc, spedycja nie obejmuje samego przewozu, lecz ujmuje planowanie i organizowanie przewozu ładunków przy użyciu różnych środków transportu [6]. Z kolei, *logistyka* jest pojęciem najszerszym, gdyż swym zasięgiem obejmuje zarówno działania realizowane w ramach spedycji, jak i w ramach transportu. Warto zaznaczyć, że kluczowym aspektem logistyki jest szybkość przepływu dóbr i efektywność procesów, na co wskazuje definicja *Council of Logistics Management*, zgodnie z którą logistyka jest procesem planowania, realizowania i kontrolowania sprawnego i efektywnego ekonomicznie przepływu surowców, materiałów, wyrobów gotowych oraz odpowiedniej informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji, w celu zaspokojenia wymagań klienta [7].

Branża TSL w obliczu pandemii Covid-19

W dniu 12 marca 2020 roku w Polsce został wprowadzony stan zagrożenia epidemicznego, a kilkanaście dni później ogłoszono stan epidemii w naszym kraju. Aby powstrzymać rozprzestrzenianie się wirusa Covid-19, rządy na całym świecie stopniowo wprowadzały ograniczenia, które w znaczny sposób stały się odczuwalne w codziennym funkcjonowaniu społeczeństw [8]. Kryzys związany z pandemią Covid-19 gwałtownie wstrząsnął podstawami światowej gospodarki, sprowadzając na wiele sektorów problemy o bezprecedensowej skali. Przedsiębiorstwa z branży TSL, aby zapewnić ciągłość operacji i łańcuchów dostaw, musiały zmierzyć się z wieloma wyzwaniami [9].

Branża TSL została najbardziej zaskoczona przez Covid-19 na przełomie marca i kwietnia 2020 [10]. Badania przeprowadzone w pierwszym tygodniu kwietnia 2020 roku przez redakcję Trans.INFO pokazały, iż badani przewoź-

nicy zauważyli spadek liczby zleceń transportowych. Zjawisko to było spowodowane faktem, iż większość badanych firm świadczyła usługi transportowe dla branży automotive, a pandemia Covid-19 w znacznym stopniu dotknęła przemysł motoryzacyjny w UE, powodując zamknięcie fabryk i wstrzymanie produkcji [11]. Jednak, nie dla każdego rodzaju usług transportowych był to tak dotkliwy okres, gdyż wzrósł np. popyt na przewóz związany z artykułami spożywczymi, środkami czystości itd. [12]. Ponadto, ponad połowa respondentów zwracała uwagę na to, że stawki za przewóz znacznie spadły. Badania pokazały również, że firmy dostrzegały wydłużenie terminów płatności za zrealizowane usługi transportowe i problemy z frekwencją kierowców [11]. Te ostatnie były spowodowane pogarszającymi się warunkami pracy, przebywaniem kierowców na przymusowej kwarantannie, zachorowalnością na koronawirusa, a także ich osobistymi obawami przed wjazdem do stref o podwyższonym ryzyku zachorowalności. Zdecydowana większość firm rezygnowała z przewozu ładunków do/z krajów, będących w czołówce pod względem liczby zachorowań na Covid-19. Po wybuchu epidemii wprowadzono szereg zaleceń, które miały na celu zminimalizować ryzyko zarażenia koronawirusem. W celu zachowania bezpieczeństwa wprowadzano utrzymanie dystansu fizycznego pomiędzy kierowcami, a osobami w miejscach załadunku/rozładunku towaru, w magazynach wydzielano specjalne strefy ograniczające kontakt bezpośredni pomiędzy pracownikami firmy a osobami z zewnątrz. Firmy wyposażały pracowników w maseczki, rękawiczki jednorazowe oraz środki do dezynfekcji, wprowadzano też pomiar temperatury ciała. Polskie przedsiębiorstwa zajmujące się transportem towarów w ruchu wewnątrz krajowym i międzynarodowym – w dobie pandemii zmuszone były na bieżąco analizować sytuację rynkową, śledzić informacje związane z wprowadzanymi restrykcyjnymi obostrzeniami (które wprowadzane były na bieżąco dla poszczególnych krajów w odpowiedzi na rosnącą liczbę przypadków), by móc w odpowiedni sposób reagować i dostosowywać się do turbulentnej rzeczywistości. Chcąc zachować jakość świadczonych usług na jak najwyższym poziomie i sprostać oczekiwaniom klientów, należało dolożyć wszelkich starań by podejmowane ładunki dotarły do miejsca docelowego na czas, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa wszystkim pracownikom firmy. Było to wyzwanie, m.in. ze względu na występujące utrudnienia administracyjne związane z przekraczaniem granic, duże kolejki w punktach granicznych czy dezinformacje spowodowaną wprowadzaniem chaotycznych procedur sanitarnych. Wszystko to skutkowało problemami na różnych etapach łańcucha dostaw, powodując m.in. nieterminową realizację dostaw ale także powodowało zwiększenie kosztów transportu, zmniejszenie liczby podejmowanych ładunków – destabilizując zdolność finansową przewoźników, szczególnie tych małych, którzy finalnie ograniczali pracę przewoźową i redukowali swoją flotę [12].

Aby usprawnić funkcjonowanie unijnej sieci transportowej, łączącej całą UE, w dniu 23 marca 2020 r., Komisja Europejska opublikowała wytyczne dla transportu, których celem było zmobilizowanie Państw UE do podjęcia ujednoczonych działań walki z koronawirusem. Wśród zaleceń KE znalazło się m.in.

tworzenie tzw. „zielonych korytarzy” na przejściach granicznych – czyli miejsc otwartych dla wszystkich pojazdów towarowych, w których kontrola drogowa oraz badania przesiewowe miałyby trwać nie dłużej niż 15 minut. Praktyczne rozwiązania dotyczące wdrażania wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami, miały zapewnić nieprzerwane funkcjonowanie okołounijnych łańcuchów dostaw. Niezwykle ważne było też ustanowienie, iż pracownikom transportu należy pozwolić na swobodne przekraczanie granic wewnętrznych poprzez zniesienie ograniczeń podróży oraz likwidację konieczności przebywania na przymusowej kwarantannie w przypadku, gdy pracownik nie wykazuje objawów. Miało to zapewnić swobodny przepływ pracowników w transporcie międzynarodowym [13].

W drugiej połowie 2020 roku, zaczęto zauważać „ożywienie” branży TSL – nastąpił wzrost popytu w prawie wszystkich ważniejszych gałęziach europejskiej gospodarki na usługi TSL [12]. Jak wynika z danych GUS – w 2020 roku liczba przewiezionych ładunków w transporcie samochodowym wzrosła o 410 685 tys. w porównaniu z ubiegłym rokiem [14].

Otwarte perspektywy na przyszłość

Pandemia Covid-19 sprawiła, iż firmy były zmuszone do wdrożenia nowych zasad funkcjonowania w różnych obszarach swojej działalności, po to by przetrwać ten trudny czas. Częścią tych zmian stał się wzrost potrzeb w obszarze cyfryzacji. Firma WebFleet Solutions przeprowadziła badanie wśród 1050 osób zarządzających flotami, w firmach europejskich. Badanie to pozwoliło lepiej zrozumieć wpływ pandemii Covid-19 na digitalizację działalności związanej z funkcjonowaniem flot. Badania pokazały, iż najpopularniejszymi rozwiązaniami cyfrowymi wdrożonymi w okresie od pojawienia się pierwszych przypadków Covid-19 w Europie do sierpnia 2021 były: podpis cyfrowy, dokumentacja cyfrowa oraz aplikacje mobilne. Firmy decydowały się na wdrażanie większej liczby rozwiązań cyfrowych, bo te przyczyniały się do wzrostu wydajności, pozwalały na ograniczenie kontaktów fizycznych oraz miały wpływ na poprawę standardów bezpieczeństwa [15].

W 2021 r. zauważono wzrost liczby pobrań aplikacji płatnych o ok. 25% w porównaniu z ubiegłym rokiem, a wartość pobrań oszacowano na 135 mld dolarów, co pokazuje, że rozwiązania mobilne stały się częściej wykorzystywane w sektorze TSL. Z danych firmy analitycznej Sensor Tower wynika, że na świecie w 2021 roku z dwóch najpopularniejszych sklepów mobilnych pobrano ok. 130 mld aplikacji. W sektorze TSL aplikacje wykorzystywane są do usprawnienia komunikacji pomiędzy spedycją a kierowcami, dają możliwość chronologicznego planowania zleceń transportowych, sprawdzania czasu trwania załadunków i rozładunków towarów, pozwalają na monitorowanie pojazdów w czasie rzeczywistym i statusowanie zadań. Aplikacje umożliwiają też szybki przepływ dokumentacji, sprawdzanie utrudnień występujących na drodze, dostępność parkingów. Niezwykle ważne jest też to, że pozwalają zarządzać przedsiębiorstwem, poza obszarem firmy [14].

Dokumenty elektroniczne stały się kluczowe na drodze do ulepszenia procesów są biznesową codziennością w wielu branżach. Pandemia przyspieszyła rozmowy na temat digitalizacji dokumentów w branży TSL, gdyż w tym trudnym czasie usprawnienie elektronicznego obiegu dokumentów nabrało zupełnie nowego znaczenia [16]. Warto przy tym zwrócić uwagę na fakt, że w czasie pandemii miały miejsce sytuacje, w których placówki pocztowe poszczególnych krajów wstrzymywały wysyłki, następowały opóźnienia w dostarczaniu listów do krajów docelowych. Ponadto, w okresach wzmożonych obostrzeń, pracownicy sporo czasu musieli spędzić na poczcie, chcąc wysłać do kontrahenta dokumentację w wersji papierowej, narażając się przy tym na bezpośredni kontakt z osobami trzecimi.

Firmy z branży TSL rezygnowały zatem z przesyłania zleceń transportowych czy faktur do kontrahentów pocztą tradycyjną, czyniąc to mailowo bądź przy pomocy innych, przeznaczonych do tego celu platform. Niestety, nie wszystkie dokumenty transportowe można było wysłać elektronicznie. Spórą wątpliwość budziło stosowanie Elektronicznego Listu Przewozowego e-CMR. Przyczyn tego zjawiska należy dopatrywać się m.in. w tym, iż polskie prawo nie jest spójne w kwestii wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego (e-CMR). W Art. 47 Ust. 3 – Prawa przewozowego czytamy, że – „*Dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38*” [17]. Odmiennie stanowisko odnajdujemy natomiast w zapisie ustawy o transporcie drogowym, wedle której zachodzi konieczność używania dokumentacji papierowej na potrzeby kontroli drogowej [18]. Rodzi to obawy, iż taki stan prawny mógłby narazić przewoźników na negatywne skutki w relacjach cywilnoprawnych i publicznoprawnych.

We wrześniu 2019 roku Polska przystąpiła do protokołu dodatkowego CMR, który stanowi pierwszy a jednocześnie niezbędny krok w kierunku uczestniczenia w elektronicznym systemie obiegu listu przewozowego CMR. Państwa, które przystąpiły do protokołu będą miały za zadanie wdrożenie funkcjonowania e-CMR w ramach realizacji Konwencji. Ich celem będzie także ustalenie zakresu standardów i procedur. Aktualnie, szacuje się, że dokument e – CMR stanowi mniej, niż 1% w skali UE. W 2020 roku Rada UE wydała Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI), którego celem jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki [19]. Z badań przeprowadzonych przez Polski Instytut Transportu Drogowego wynika, iż zwolennikami wprowadzenia e-CMR są logistycy i kierowcy. Spedytorki wykazały się niezdecydowaniem w tej kwestii. Jednakże, wszyscy są zgodni co do tego, że takie rozwiązanie przyniesie korzyści w postaci zmniejszenia liczby popełnianych błędów powstających z braku wiedzy kierowców na temat tego, jak poprawnie wypełnić list czy z powodu problemów językowych. Ponadto, wskazano, że rozwiązanie w postaci listu e-CMR skróci czas obsługi. W niedalekiej przyszłości 2025 roku przewoźnicy będą mogli korzystać z elektronicznych dokumentów w każdym kraju Unii Europejskiej [20].

Podsumowanie

Co prawda, dla większości branż skutki pandemii okazały się być negatywne lecz istnieją też takie branże, dla których „drugą stroną medalu” stała się zwiększona aktywność, nowe inwestycje czy pierwsze doświadczenia dotyczące wprowadzenia zdalnego trybu pracy. W przypadku branży TSL pandemia „wymusiła” na wielu firmach cyfrową transformację, co sprawiło, iż wzrosła liczba wykorzystywanych aplikacji mobilnych. Pozostawiono także otwarte perspektywy na przyszłość dla wersji papierowej CMR, która ma zostać zastąpiona wersją elektroniczną (e-CMR).

Pomimo wielu wyzwań, z jakimi musiała się zmierzyć branża TSL w czasie pandemii, zauważono, iż w 2020 roku wzrosła liczba przewiezionych ładunków w transporcie samochodowym (w porównaniu z 2019 rokiem). Może to świadczyć o tym, że wolumeny przewozu ładunków nie zmalały, a co za tym idzie przewoźnicy mieli pracę. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że w czasach kryzysu przewoźnicy mogli podejmować ładunki zgadzając się przy tym na niższe stawki frachtu.

References

- [1] Bartzczak K., Barańska A.: *Tendencje rozwojowe na rynku usług spedycyjnych w Polsce*, Autobusy nr 4/2016.
- [2] Raport. *Transport drogowy w Polsce 2021+*. TSL biznes. Miesięcznik profesjonalistów branży Transport – Spedycja – Logistyka, Kwiecień nr 4/2022 (134).
- [3] Grzywacz W.: *Infrastruktura transportu*, WKiŁ, Warszawa 2002.
- [4] Kautsch A.: *Organizacja transportu oraz obsługa klientów*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2018.
- [5] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2009.
- [6] Sikorski P.M., Zembrzycki T.: *Spedycja w praktyce*, PWT, Warszawa 2006.
- [7] Coyle J.J., Bardi E.J., Langrey J.C.: *Zarządzanie Logistyczne*, Warszawa 2002.
- [8] Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, *Podsumowanie Lockdownu-u w Polsce*. Warszawa, styczeń 2021.
- [9] Eurlologistics, *Rynek logistyczny w dobie pandemii*, nr 117 (kwiecień – maj 2020).
- [10] Ziarkiewicz M.: *Radź sobie branżą, a nie każdy obecny w niej podmiot*, Dziennik Gazeta Prawna, 30 marca 2021 nr 61 (5469).
- [11] Świeboda J.: *Drastyczny spadek zleceń transportowych dla polskich przewoźników*, <https://trans.info/pl/spadek-zleceń-transportowych-zobacz-wyniki-ankiety-trans-info-180878> [dostęp 1.06.2022].
- [12] Wroński M.: *Przed trzecią falą sytuacja lepszą niż w pierwszej*, Dziennik Gazeta Prawna, 30 marca 2021 nr 61 (5469).
- [13] *Coronavirus: Commission presents practical guidance to ensure continuous flow of goods across EU via green lanes*, Press release, 23.03.2020. Dostępne w Sieci [dostęp 2/06/2022]: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_

- 20_510 [dostęp 5/06/2022].
- [14] Stefaniak P.: *Covid-19 nie rzucił transportu towarowego na kolana*. Dziennik Gazeta Prawna, 30 marca 2021 nr 61 (5469).
- [15] Webfleet solutions a Bridgestone company. Dostępne w Sieci [dostęp: 2/06/2022]: https://www.webfleet.com/pl_pl/webfleet/blog/4-wnioski-z-na temat-cyfryzacji-flot-dostawczych-podczas-pandemii-covid-19-infografika/
- [16] Polski Instytut Transportu Drogowego: *Raport/ Elektroniczny list przewożony E-CMR – badania ankietowe*. Nowe FIO, maj 2021.
- [17] Dz.U.2020.8 t.j.Art. 47. Ust 3 – [Upoważnienie do wykonania czynności związanych z zawarciem umowy przewozu; dowód zawarcia umowy przewozu] – Prawo przewozowe.
- [18] Dz.U.2022.0.180 t.j. Art. 87. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- [19] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r.w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego. Dz.U.U.E.L.2020.249.33.
- [20] Polski Instytut Transportu Drogowego: *Raport/ Elektroniczny list przewożony E-CMR – badania ankietowe*. Nowe FIO, maj 2021.