



Transport drogowy w Polsce 2024/2025

Raport został opracowany przez centrum analiz SpotData na zlecenie i przy merytorycznej współpracy ze związkiem pracodawców Transport i Logistyka Polska



SPOTDATA

PARTNERZY
RAPORTU



Spis treści

Słowo wstępu	3	Wyniki finansowe największych przedsiębiorstw – ogólne trendy	67
Główne tezy, wnioski i liczby	6	- Przychody	67
Słownik najważniejszych pojęć	8	- Rentowność	68
<hr/>		- Zadłużenie	69
1. Transport drogowy – rozwój i znaczenie sektora	11	- Inwestycje	71
Spojrzenie długookresowe: szanse i zagrożenia	12	- Koszty pracy	72
Cykliczne spowolnienie: przyczyny i perspektywy	14	<hr/>	
Upadłości i restrukturyzacje przedsiębiorstw	17	4. Infrastruktura transportowa i zmiany technologiczne	74
BADANIE ANKIETOWE Ocena perspektyw przychodowych	18	Wielkość floty	75
Zmiana struktury geograficznej	21	Polska na tle UE	77
Intensywność transportowa polskiej gospodarki	23	Nowe napędy i technologie	79
Polscy przewoźnicy na rynku europejskim	24	BADANIE ANKIETOWE Przewidywany rozwój floty	82
Polskie firmy na najważniejszych trasach w Europie	26	Regulacje unijne i cele w zakresie transformacji energetycznej transportu drogowego	83
Sytuacja na rynku pracy	29	BADANIE ANKIETOWE Jak regulacje wpłyną na sektor transportowy	89
Konkurencja ze Wschodu	33	Koszty kapitałowe, brak infrastruktury, pomijanie alternatyw – największe problemy transformacji energetycznej w transporcie drogowym	91
Nakłady rozwojowe w sektorze TSL	34	Transformacja cyfrowa transportu drogowego	94
Rola sektora TSL w bilansie płatniczym Polski	37	<hr/>	
<hr/>		5. Rynek pracy	98
2. Struktura rynku transportu drogowego	38	Liczba wakatów	99
Przewozy vs. usługi logistyczne	39	BADANIE ANKIETOWE Zarobki kierowców: poziom i dynamika	101
Transport własny vs. zlecony	41	Imigracja	102
Pojazdy lekkie vs. pojazdy ciężkie	43	Zmiany w edukacji	104
Przewozy krótko- vs. długodystansowe	44	BADANIE ANKIETOWE Reakcja na brak pracowników	106
BADANIE ANKIETOWE Rodzaje przewożonego towaru	45	<hr/>	
BADANIE ANKIETOWE Rodzaje świadczonych usług	47	6. Najważniejsze sektory współpracujące z transportem w łańcuchu dostaw	108
<hr/>		Najważniejsze sektory korzystające z usług transportowych	109
3. Firmy transportowe działające na rynku	48	Z usług jakich sektorów najczęściej korzystają firmy TSL	109
Liczba firm obsługujących transport międzynarodowy	49	Najważniejsze trendy ekonomiczne w otoczeniu branży transportowej	112
Liczba firm według wielkości floty	50	- Perspektywa krótkookresowa	112
Liczba firm według formy prawnej	51	- Perspektywa średnio- i długookresowa	113
Struktura całego rynku według wielkości zatrudnienia i przychodów	53	<hr/>	
Liczba czempionów	57	7. Podsumowanie	116
BADANIE ANKIETOWE Największe wyzwania stojące przed firmami transportowymi	58	Zakończenie	118
BADANIE ANKIETOWE Plany rozwojowe	59		
BADANIE ANKIETOWE Nieuczciwa konkurencja	60		
Wyniki finansowe 100 największych firm	61		
- Operatorzy logistyczni	61		
- Firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym	61		
- Firmy kurierskie	62		
- Firmy transportowo-spedycyjne o profilu specjalistycznym	62		

Słowo wstępu

Maciej Wroński

Prezes, związek pracodawców Transport i Logistyka Polska



W 2016 roku ukazał się pierwszy rynkowy raport TLP zatytułowany „Wpływ ustawy MiLOG na branżę transportu drogowego w Polsce”. Nie spodziewaliśmy się wtedy, że zostanie on tak dobrze przyjęty i pomoże nam w działaniach nie tylko w kraju, ale także na poziomie Unii Europejskiej. Dość szybko okazało się, że powstające w kolejnych latach (we współpracy z najlepszymi na rynku firmami konsultingowymi i ośrodkami badawczymi) raporty* TLP staną się jednym z uznanych źródeł wiedzy na temat polskiego rynku transportowego.

Teraz oddajemy w Państwa ręce nasz jedenasty raport, zatytułowany tym razem „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”. Powstał on w bardzo trudnym dla transportu okresie, który rozpoczął się już w drugiej połowie 2023 r. W opinii polskich przewoźników jest to najpoważniejszy kryzys rynkowy od ponad 20 lat. Kryzys, który wielu firmom przyniósł konieczność zredukowania floty i zatrudnienia, a w skrajnych przypadkach restrukturyzację, likwidację lub upadłość.

W medialnej przestrzeni za kryzys obwiniani są głównie ukraińscy przewoźnicy, którzy w wyniku umowy liberalizującej dostęp do unijnego rynku pojawili się na naszych drogach i zabrali pracę unijnym, w tym polskim przewoźnikom. Ten dosyć powierzchowny pogląd powstał na skutek medialnego nagłośnienia blokad polsko-ukraińskich przejść granicznych przez protestujących przewoźników z regionów Lubelszczyzny i Podkarpacia na przełomie roku 2023-2024.

Z kolei wśród bardziej rzetelnych i mniej medialnych opinii, jako przyczyny obecnego kryzysu wymienia się m.in. załamanie popytu na usługi transportowe w wyniku schłodzenia europejskiej gospodarki, wzrost cen nośników energii, coraz wyższe koszty pracy oraz koszty wynikające z wdrażania rozwiązań służących dekarbonizacji, a także inflację i paradoksalnie stosunkowo mocny kurs złotego w stosunku do euro.

Jaki jest jednak faktyczny stan rzeczy? Czy przedstawiane w przestrzeni publicznej opinie i poglądy, których przykłady wskazane zostały wyżej, mają uzasadnienie w faktach i w liczbach? Jak mocno obecna sytuacja rynkowa odbiła się na polskim rynku i przychodach naszych przedsiębiorców? Kto najwięcej stracił, a kto być może zyskał? I kiedy według przedsiębiorców mamy szansę na poprawę sytuacji? Odpowiedzi na te i na wiele innych pytań znajdziecie Państwo w niniejszym raporcie.

Nasz raport tradycyjnie adresujemy do przedsiębiorców, menadżerów i pracowników sektora TSL, do dostawców i kontrahentów branży transportu drogowego, ale także do polityków i pracow-

ników administracji publicznej pracujących na rzecz polskiej gospodarki, do ludzi nauki i mediów związanych z naszą branżą oraz do wszystkich zainteresowanych wiedzą o polskim transporcie drogowym.

Mamy nadzieję, że nasz raport pomoże Wam w codziennej pracy, w tym w podejmowanych decyzjach, a także dostarczy argumentów do negocjacji biznesowych. Jednocześnie chciałbym w tym miejscu podziękować wszystkim tym, bez których pracy, wsparcia i życzliwości nie byłoby tego raportu. A w szczególności dziękuję zespołowi SpotData, partnerom raportu (Shell Polska Sp. z o.o. oraz Continental Opony Polska Sp. z o.o.), zespołowi i członkom TLP, a także przedsiębiorcom, których opinie i udzielone w ankietach odpowiedzi zostały wykorzystane w raporcie.

*, „Koniec jednolitego rynku” TLP Deloitte 2017, „Rynek pracy kierowców” TLP PWC 2017, „CSR społeczna odpowiedzialność biznesu” TLP 2018, „Rzym I a pakiet mobilności” TLP 2019, „Pakiet Mobilności I – wpływ na europejski system transportu drogowego” TLP FAU 2019, „Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020-2030” TLP PWC 2022, „Braki w dostępności pojazdów w przewozach całopojazdowych (FTL) w Europie?” TLP FAU 2021, „Transport drogowy w Polsce 2021+” TLP SpotData 2022, „Transport drogowy w Polsce 2023” TLP SpotData 2023



Ignacy Morawski

Dyrektor SpotData, z-ca redaktora naczelnego Pulsu Biznesu



Po latach tłustych przychodzą lata chude. A później znowu wracają te tłuste, tylko już inaczej wyglądają. Taka jest natura cyklu koniunktury i tego doświadcza dziś bardzo mocno branża transportu drogowego w Polsce. Rok 2024 był dla niej bardzo trudny, a 2025 – przynajmniej w początkowej fazie – nie jest lepszy. Przychody firm spadają, marże się kurczą pod presją rosnących kosztów pracy i malejących cen, liczba firm na rynku maleje, a liczba niewypłacalności na tle gospodarki jest wysoka. Te zjawiska są w dużej mierze pochodną bardzo dobrej koniunktury lat poprzednich, kiedy przychody, ceny i marże szybko rosły, część firm przeinwestowała, a koszty pracy osiągnęły poziom trudny później do utrzymania w okresie dekoniunktury. Wiele z tych problemów dotyczy zresztą całej europejskiej gospodarki i jej sektora przemysłowego.

Rynek jednak absolutnie nie jest w stagnacji. Zachodzą na nim intensywne zmiany strukturalne, firmy dostosowują się do nowych warunków, podnoszą efektywność, inwestują w nowe technologie, szykują na to, że w długim okresie wróci wzrost i zyskowność biznesu. Z naszych badań wynika, że trzy czwarte przedsiębiorstw transportowych planuje zakup nowego taboru w najbliższych latach. Wśród najważniejszych trendów na rynku przedsiębiorcy wymieniają konsolidację, transformację cyfrową, podnoszenie wartości dodanej przez wprowadzanie nowych usług, poszukiwanie pracowników w nowych krajach. Polska gospodarka przechodzi intensywne zmiany strukturalne i otoczenie ekonomiczne dla transportu nie będzie takie, jak 10 czy 20 lat temu. Koszty pracy są trwale wyższe, dostępność pracowników trwale niższa, a presja regulacyjna ze strony polityki klimatycznej stopniowo się zwiększa. Firmy będą musiały się do tego dostosować, ale jednocześnie politycy i regulatorzy muszą zrozumieć, że wymuszanie zbyt szybkich zmian może trwale zniszczyć część potencjału polskiej branży – największej w Unii Europejskiej. Zmiana jest dobra jeżeli kosztem tego, co znika, powstaje coś nowego i lepszego.

Raport „Transport Drogowy w Polsce 2024/2025” ma pomóc przedsiębiorcom, analitykom, mediom i administracji publicznej (na poziomie krajowym i europejskim) zrozumieć, jaki jest kierunek i dynamika zmian w sektorze. Jest to w założeniu najważniejsze na rynku kompendium wiedzy i opinii, oparte o szerokie zbiory danych, informacje pochodzące z rozmów z przedsiębiorcami i menedżerami oraz badania ilościowe prowadzone wśród firm.

Przyszłość zawsze jest owiana mgłą niepewności. Chcemy by nasz raport dostarczył Państwu jak najwięcej informacji, które pozwolą choć część tej niepewności zniwelować i dzięki temu lepiej zrozumieć najważniejsze kierunki rozwoju jednej z największych branż polskiej gospodarki.

Główne tezy, wnioski i liczby



→ **Długookresowy wzrost sektora TSL (transport, spedycja, logistyka) jest trwały.** W latach 2010–2023 rozwijał się on w średnim realnym tempie 3,8 proc. wobec średniej dla gospodarki ogółem na poziomie 3,4 proc. Po okresie dekoniunktury tempo wzrostu powinno wrócić w pobliże średniej długookresowej, choć czynniki strukturalne mogą utrudnić osiągnięcie identycznych dynamik, co w przeszłości. Do tych czynników należą przede wszystkim: zmiany demograficzne, zmiany kulturowe, ograniczenie imigracji, wzrost kosztów i kapitałochłonna transformacja energetyczna.

→ **W 2023 r. sektor transportowy znalazł się w wyraźnym dołku.** Realny PKB w sektorze TSL skurczył się aż o 3 proc. rok do roku w porównaniu z 0,2 proc. w gospodarce ogółem. W żadnym innym sektorze spowolnienie koniunktury nie było tak głębokie.

→ **Sytuacja finansowa firm transportowych jest najgorsza od wielu lat.** Mediana dynamiki przychodów skurczyła się w 2023 r. o 1 proc. rok do roku. Rentowność jest najniższa od 2019 r. W badaniu ankietowym TLP i SpotData 37 proc. firm oczekuje spadku przychodów w nadchodzących dwóch latach, 14 proc. stagnacji, a 49 proc. wzrostu przychodów.

→ **Dekoniunktura w Niemczech sprawia, że najszybciej kurczy się liczba zleceń w przewozach eksport/import (pomiędzy Polską i innym krajem) oraz w kabotażu (przewóz realizowany w całości na terenie innego kraju).** Relatywnie bardziej odporny na spadki jest rynek zleceń cross-trade (transport między innymi krajami niż Polska), a największą odporność na dekoniunkturę wykazuje rynek krajowy.

→ **Model rozwoju oparty do pewnego stopnia na niskich kosztach pracy został wystawiony na próbę.** Złoty się umacnia, nominalne koszty pracy rosną w najszybszym tempie od wielu lat. Relacja płac w Polsce do tych w UE w 2023 r. po raz pierwszy przekroczyła 50 proc. Badanie ankietowe TLP i SpotData pokazuje, że firmy wymieniają wysokie wynagrodzenia jako główną barierę rozwojową. Na drugim miejscu znajduje się powiązany problem – nieuczciwa konkurencja. Z badania ankietowego wynika, że 3/4 firm spotyka się na rynku z problemem „płacenia pod stołem” i omijania regulacji dotyczących oskładkowania wynagrodzeń.

→ **Pomimo dekonjunktury liczba przedsiębiorstw transportowych posiadających licencję wspólnotową na przewozy międzynarodowe rośnie.** W 2018 r. liczba takich firm wynosiła w Polsce blisko 36 tys., w 2022 r. 44,5 tys., natomiast na koniec 2023 r. było to już 45,6 tys. Szybko zwiększa się liczba firm dużych w całym sektorze. Przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 250 osób jest już 119. Więcej takich firm jest tylko we Francji (155).

→ **Lata 2023–2024 przyniosły ewidentne spowolnienie przyrostu floty transportowej po boomie w latach 2021–2022.** Rejestracja ogółem pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków znajduje się zdecydowanie poniżej trendu długookresowego. Rejestracja ciągników i naczep w 2024 r. spada w dwucyfrowym tempie. Jednocześnie powoli zwiększa się liczba pojazdów o napędach alternatywnych, w tym m.in. pojazdów elektrycznych.

Problem polega na tym, że jest ich wciąż bardzo mało (mniej niż 0,5 proc. w rejestracjach), a dla firm inwestycje w pojazdy elektryczne są nieopłacalne. Z badania ankietowego wynika, że niewiele więcej niż 10 proc. firm rozważa w najbliższych latach rozwój floty pojazdów elektrycznych. Bez regulacyjnego wsparcia innych technologii rynek może mieć ogromny problem z ograniczaniem emisji, które zostało wpisane w prawo europejskie.

→ **Niedobór pracowników w transporcie, spedycji i logistyce to coraz poważniejszy problem.** Stopa wakatów w sektorze TSL jest już wyższa o 44 proc. w relacji do średniej dla całej gospodarki. Dla porównania w 2022 r. było to 25 proc., a w 2019 r. zaledwie 8 proc. Jednocześnie zatrzymał się napływ imigrantów na rynek. W 2023 r. przyrost liczby kierowców z zagranicy (spoza UE) posiadających uprawnienia do wykonywania zawodu w Polsce był najniższy od 10 lat.

→ **Polskim przewoźnikom drogowym daje się we znaki konkurencja ze strony ukraińskich firm.** W latach 2021–2023 liczba pojazdów ciężarowych zarejestrowanych na Ukrainie i przekraczających drogowe przejścia graniczne PL-UA wzrosła aż o 45,4 proc. W rezultacie udział polskich przewoźników w transporcie drogowym między Polską a Ukrainą skurczył się w okresie 2021–2023 z 38 do zaledwie 8 proc. Przy czym warto zaznaczyć, że konkurencją ze strony naszego wschodniego sąsiada obarczona jest jak na razie niewielka część polskich firm transportowych.

Badanie ilościowe

Najważniejsze trendy i wyzwania zostały zdiagnozowane na podstawie wywiadów z przedstawicielami największych firm na rynku oraz badania ilościowego przeprowadzonego przez TLP i SpotData wśród firm transportowych. Badanie zostało przeprowadzone w dniach 1–15 października 2024 r. metodą CAWI, a udział w nim wzięło 105 osób pracujących w sektorze TSL. Wyniki badania są przedstawione w kolejnych podrozdziałach w ramach na żółtym tle.

Słownik najważniejszych pojęć

- **bilans płatniczy** – zestawienie wszystkich transakcji między danym krajem a innymi krajami z tytułu handlu, dochodów, transferów bieżących i kapitałowych oraz inwestycji bezpośrednich i portfelowych
- **branża** – dziedzina obejmująca działalność gospodarczą jednego rodzaju w ramach produkcji, handlu lub usług; w obrębie branży firmy konkurują ze sobą o pozyskanie klientów; branża odróżnia się od sektora stopniem agregacji – sektor skupia różne branże w ramach podobnego typu wytwarzanych produktów
- **Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców** – system teleinformatyczny, który obejmuje centralną ewidencję kierowców (CEK) oraz centralną ewidencję pojazdów (CEP) prowadzony przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. W systemie gromadzone są m.in. dane o pojazdach i ich właścicielach oraz o kierowcach
- **ciągnik** – pojazd z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia pojazdów nieposiadających własnego napędu. Typem ciągnika jest ciągnik siodłowy przeznaczony do ciągnięcia naczep
- **cross-trade** – przewóz towarów między dwoma krajami wykonywany przez przewoźnika posiadającego siedzibę rejestrową w kraju trzecim
- **dmc (dopuszczalna masa całkowita)** – łączna masa pojazdu (lub zespołu pojazdów) na postoju, gotowego do drogi wraz z masą ładunku deklarowaną jako dopuszczalna przez właściwe władze państwa rejestracji pojazdu
- **dopuszczalna ładowność** – największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd. Stanowi ona różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu
- **dyspozytor** – osoba koordynująca pracę kierowców samochodów ciężarowych w firmie
- **Eurostat (ang. European Statistical Office)** – instytucja statystyczna Unii Europejskiej zbierająca dane z krajowych urzędów statystycznych
- **firma** - podmiot wyodrębniony organizacyjnie, ekonomicznie i prawnie, którego celem jest prowadzenie działalności gospodarczej
- **firmy mikro, małe, średnie i duże** – określenia uwzględniające następujący podział: firmy zatrudniające do 9 osób (mikro), 10–49 osób (małe), 50–249 osób (średnie) i powyżej 250 osób (duże)
- **flota** – ogół pojazdów danego rodzaju
- **FTL** – przewóz całopojazdowy (ang. FTL – full truck load) – dostarczenie ładunku prosto od zakładu wysyłającego do wyznaczonego miejsca odbiorcy, bez udziału złożonej sieci magazynowej lub dystrybucyjnej, bez agregowania ładunków pochodzących od różnych nadawców
- **furgon** – zamknięte nadwozie pojazdów dostawczych i ciężarowych, posiadające sztywny dach i ściany, odchylane drzwi tylne i często odchylane lub przesuwane drzwi boczne
- **Główny Inspektorat Transportu Drogowego** – urząd centralny administracji rządowej powołany do kontroli przestrzegania przepisów oraz wydawania stosownych dokumentów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego przewozu osób i rzeczy
- **Główny Urząd Statystyczny** – urząd centralny administracji rządowej zajmujący się zbieraniem i udostępnianiem informacji statystycznych na temat większości dziedzin życia publicznego i niektórych stron życia prywatnego
- **ICT** – technologie informacyjne i telekomunikacyjne (ang. information and communication technologies) – rodzina technologii przetwarzających, gromadzących i przesyłających informacje w formie elektronicznej; przy wykorzystaniu tych technologii pracują m.in. firmy informatyczne, medialne, telekomunikacyjne, hostingowe itp.

- **inloader** – naczepa do przewozu szkła, nieposiadająca podłogi
- **kabotaż** – przewóz towarów wyłącznie na terenie jednego kraju realizowany przez przewoźnika zarejestrowanego w innym kraju
- **KEP** – segment przesyłek kurierskich, paczek i przesyłek ekspresowych
- **kierowca** – pracownik, który prowadzi samochód ciężarowy lub inny pojazd o dmc powyżej 3,5 tony na ustalonej trasie w celu dostarczenia i sprzedaży produktów klientom oraz wykonuje różne inne czynności towarzyszące
- **LHV** (ang. longer, heavier vehicle) – dłuższy i cięższy pojazd samochodowy niż ten dopuszczony na podstawie przepisów określających warunki techniczne pojazdów. Niektóre kraje europejskie dopuszczają, po spełnieniu określonych warunków, poruszanie się po drogach takich pojazdów, mimo że przekraczają one obowiązujące parametry
- **EMS** (europejski system modułowy) – pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I (procedowanego obecnie na poziomie UE projektu zmiany dyrektywy 96/53 w sprawie mas i wymiarów pojazdów), przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I (do ww. projektu); definicja ta nie jest jeszcze wiążąca
- **licencja wspólnotowa** – decyzja administracyjna wydana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uprawniająca do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie zarobkowego transportu drogowego
- **LNG** (liquefied natural gas) – gaz ziemny, składający się głównie z metanu, w ciekłym stanie skupienia. W transporcie drogowym LNG jest wykorzystywane przede wszystkim do napędzania samochodów ciężarowych oraz autobusów. Przewaga LNG nad tradycyjnymi paliwami polega na mniejszej emisji szkodliwych substancji powodujących smog, niskich kosztach transportu oraz stosunkowo dużym zasięgu
- **bioLNG** – gaz pochodzący z przetwarzania odnawialnych źródeł energii, głównie odpadów produkcji rolniczej.
- **logistyka** – transfer towarów w przestrzeni (transport) i w czasie (magazynowanie) za pomocą sieci infrastruktury fizycznej i organizacyjnej
- **logistyka kontraktowa** – usługa polegająca na realizacji w imieniu klienta wszystkich funkcji logistycznych przedsiębiorstwa produkcyjnego lub handlowego
- **LTL** – transport drobnicowy (ang. less than truck load) stanowiący złożoną usługę logistyczną polegającą na kompletowaniu wielu przesyłek od różnych klientów, łączeniu ich i przewożeniu między centrami logistycznymi, czasami w łańcuchach bardziej złożonych niż tylko przewóz z punktu A do punktu B
- **łańcuch dostaw** – proces prowadzony od momentu złożenia zamówienia przez klienta do dostarczenia produktu lub usługi i rozliczenia transakcji
- **magazynowanie** – ułożony w logiczną całość zbiór zadań realizowanych w łańcuchu dostaw – proces przyjmowania, składowania, przygotowania zamówień oraz wysyłki materiałów
- **naczepa** – typ przyczepy, czyli pojazdu bez własnego napędu, nieposiadający osi przedniej i przeznaczony do ciągnięcia przez ciągnik siodłowy
- **norma emisyjna Euro** – wyznaczany przez Unię Europejską limit emisji gazów i cząstek stałych, który musi spełniać samochód ciężarowy
- **operator logistyczny** – firma, która w swojej ofercie posiada usługę logistyki kontraktowej, czyli najbardziej rozbudowaną i złożoną usługę, obejmującą planowanie i wykonanie przewozów na różnych etapach łańcucha dostaw oraz wykonanie wszystkich usług towarzyszących

- **pakiet mobilności** – zbiór zmienionych przepisów prawnych w zakresie transportu drogowego w Unii Europejskiej w trzech ważnych dla firm transportowych obszarach: a) czas jazdy, wymagane przerwy i okresy odpoczynku oraz tachografy; b) delegowanie kierowców; c) dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i do międzynarodowego rynku przewozów rzeczy
- **PKB** – produkt krajowy brutto – miara wartości wytworzonych dóbr i usług w kraju będąca jednocześnie najszerszą miarą aktywności gospodarczej; PKB mierzy się jako wartość sprzedaży wszystkich towarów i usług, pomniejszoną o wartość towarów i usług wykorzystanych do ich zużycia; jest to zatem miara wartości dodanej w gospodarce
- **PKD** – polska klasyfikacja działalności – system kodów i nazw służący do określania sektora i branży działania firmy
- **pojazd** – środek transportu służący do przewozu towarów; może być to samochód ciężarowy, ciągnik samochodowy, przyczepa lub naczepa
- **pojazdy autonomiczne** – pojazdy zdolne do poruszania się po drogach bez kierowcy lub z ograniczonym jego udziałem
- **praca przewozowa** – iloczyn drogi i liczby ton przewiezionego towaru, wyrażany w tonokilometrach
- **przewóz** – usługa polegająca na zmianie miejsca ładunku poprzez dostarczenie ładunku z jednego miejsca (A) do innego miejsca (B) wraz z jego załadunkiem i rozładunkiem
- **przyczepa** – pojazd nieposiadający własnego napędu i przeznaczony do ciągnięcia przez samochód ciężarowy
- **samochód ciężarowy** – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu rzeczy
- **sektor** – dziedzina obejmująca działalność gospodarczą kilku branż
- **skrzynia** – uniwersalny rodzaj zabudowy pojazdu ciężarowego, składający się z powierzchni ograniczonej z każdej strony demontowanymi lub uchylnymi ściankami, wspornikami i słupkami
- **spedycja** – usługa polegająca na organizowaniu dla klienta przewozu ładunku wraz ze wszystkimi formalnościami, ale bez fizycznego przewozu
- **spedytor** – osoba wykonująca usługę spedycji, odpowiadająca za pozyskiwanie zleceń, utrzymywanie relacji, negocjacje z klientami, ceny, planowanie przewozu, obsługę dokumentacji
- **transport** – przewóz ładunków wraz z usługami towarzyszącymi niezbędnymi do wykonania usługi przewozu
- **transport drogowy** – gałąź transportu, w której każda usługa zawiera przewóz towarów transportem lądowym z wykorzystaniem samochodu ciężarowego lub ciągnika samochodowego
- **transport intermodalny** – przewóz towarów w jednostce ładunkowej, np. w kontenerze, specjalistycznym nadwoziu wymiennym lub naczepie, co najmniej dwoma gałęziami transportu, np. drogowym i kolejowym, bez przeładunku tych towarów do innych jednostek
- **truck platooning** – kolumna pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspierające kierowcę, które poruszają się w niewielkich odległościach od siebie, a kierowca przebywa w pierwszym i ostatnim pojeździe. Pozostałe pojazdy poruszają się autonomicznie
- **„Top 100”** – lista 100 największych firm transportu drogowego w Polsce, stworzona przez TLP i SpotData w celu analizowania najważniejszych zjawisk z zakresie wyników finansowych
- **TSL** – skrót oznaczający sektor transport – spedycja – logistyka (do sektora zalicza się również magazynowanie)
- **wartość dodana** – przychody firmy, branży, sektora lub całej gospodarki pomniejszone o koszty zużycia pośredniego
- **wywrotka** – pojazd z zabudową skrzyniową umożliwiającą samodzielny rozładunek towaru, przeznaczony najczęściej do przewozów ładunków sypkich



1.

**Transport drogowy – rozwój
i znaczenie sektora**

Spojrzenie długookresowe: szanse i zagrożenia

TSL jest jednym z najszybciej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki. Obecnie obserwowane jest w nim cykliczne spowolnienie. Natomiast niektóre wyzwania, z którymi musi mierzyć się sektor, mają charakter długookresowy.



Pod względem PKB sektor TSL odpowiada za 7 proc. polskiej gospodarki, a pod względem zatrudnienia za 6,5 proc. W latach 2010–2023 branża rozwijała się w średnim realnym tempie 3,8 proc. rocznie (po korekcie o inflację) wobec średniej dla całej gospodarki na poziomie 3,4 proc. Dla porównania rozwój sektora przemysłowego przebiegał w tempie 3,4 proc., rozwój handlu w tempie 2,7 proc., a budownictwa 3,5 proc. Jedynymi sektorami, które notują szybsze tempo realnego wzrostu, są usługi informacyjne (8,5 proc.) i finansowe (6,6 proc.).

Przychody całego sektora TSL wynoszą 457 mld zł (wstępne dane za 2023 r.). Z tego za ok. 14 proc. odpowiada transport pasażerski, a za ok. 86 proc. przewóz towarów. Długookresowe tempo rozwoju przewozów pasażerskich jest bardzo niskie i wynosi 0,1 proc. Z kolei w przypadku przewozu towarów sięga nominalnie 10 proc. rocznie. Warto podkreślić, że najwyższą dynamiką w sektorze cechują się usługi magazynowe – średniorocznie 20 proc. To pochodna rozwoju centrów logistycznych.

Przychody w branży przewozu towarów transportem drogowym wynoszą 225 mld zł. Branża ta dzieli się dodatkowo na dwie kategorie. Do pierwszej należą przewozy rejestrowane (regulowane przepisami), wykonywane pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (limit zmniejszony regulacyjnie do 2,5 tony od 2022 r. w ruchu międzynarodowym), a najczęściej wykonywane przez firmy dysponujące flotami pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton. Ten segment jest wart ok. 120–130 mld zł. W drugiej znajdują się wszystkie przewozy nieregistrowane (nieuregulowane przepisami), które umykają statystykom publicznym

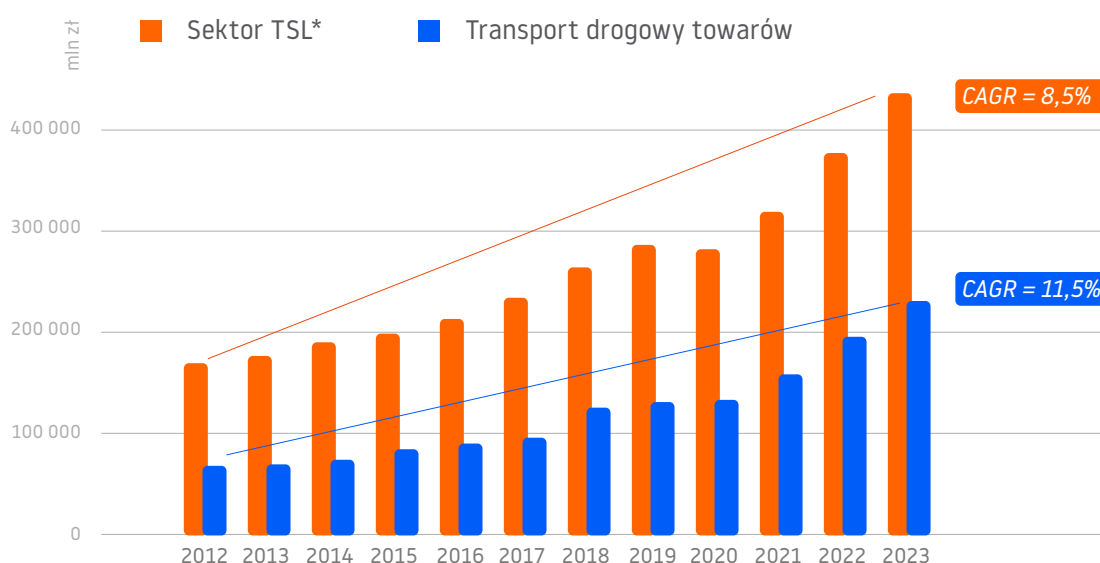
ze względu na brak obowiązków rejestracyjnych. Według naszych szacunków przychody w tym segmencie wynoszą ok. 100 mld zł.

Można wymienić czynniki, które będą sprzyjały utrzymaniu długookresowego tempa wzrostu sektora TSL i branży transportu drogowego. Po pierwsze, wzrost gospodarczy wyższy niż średnia UE: według prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego Polska ma rozwijać się w ciągu pięciu lat w tempie 3,4 proc., znacznie powyżej średniej dla krajów UE (1,5 proc.). Po drugie, wysoki udział przemysłu w tworzeniu PKB, który wynosi 25 proc., co znacznie przewyższa średnią unijną (ok. 20 proc.). Po trzecie, wzrost eksportu towarów, który osiąga 8 proc. rocznie, a polskie przedsiębiorstwa odgrywają kluczową rolę w ich transporcie za granicę. Po czwarte, gwałtownie rośnie eksport usług transportowych, czyli działalność polskich firm realizowana na rzecz zagranicznych klientów. Tym trendom sprzyja korzystne położenie geograficzne, blisko kluczowych tras handlowych, a także rosnące znaczenie nearshoringu,

reshoringu oraz friendshoringu, czyli przenoszeniu produkcji i zamówień z odległych lokalizacji lub krajów o odmiennych systemach politycznych do regionów bliższych geograficznie i kulturowo.

Natomiast istnieją też czynniki, które stanowią strukturalne bariery rozwoju sektora. Po pierwsze, są to zmiany demograficzne i kulturowe: liczba osób chętnych do pracy w branży transportowej maleje, a zatrzymanie napływu imigrantów od 2023 r. uniemożliwia niwelowanie tych efektów. Po drugie, następują szybkie zmiany w kosztach pracy – w 2022 i 2023 r. przeciętne wynagrodzenie w Polsce liczone w euro wzrosło o jedną czwartą, co szybko redukuje konkurencyjność eksportowych branż. Nie kierunek, ale szybkość tego dostosowania stanowi tu największe wyzwanie. Po trzecie, zmiany regulacyjne zmuszające firmy do szybkiej redukcji emisji gazów cieplarnianych będą bardzo kapitałochłonne, co tym samym będzie promować firmy z krajów o wysokich zasobach kapitału, do których Polska nie należy.

WYKRES 1. Przychody w sektorze TSL* i transporcie drogowym pochodzące ze sprzedaży usług dla innych sektorów (bez wliczania sprzedaży wewnątrz sektora), w mln zł



*Cały sektor TSL obejmuje sekcję H w klasyfikacji PKD, czyli transport towarów i pasażerów, logistykę i magazynowanie. Natomiast transport drogowy towarów obejmuje kod PKD H4941. Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Cykliczne spowolnienie: przyczyny i perspektywy

W 2023 r. branża transportu drogowego znalazła się w cyklicznym dołku. Wydłużył się on na rok 2024. Przyczyną jest niski popyt na towary w Europie, szczególnie trwałe dobra konsumpcyjne, a ostatnio również dobra kapitałowe (w tym motoryzacyjne).

W 2023 r. realny PKB całego sektora TSL skurczył się aż o 3 proc. rok do roku. W żadnym innym sektorze dekonjunktura nie okazała się tak głęboka. W handlu realny PKB spadł o 2,2 proc., a w przemyśle o 0,2 proc. Najlepiej radziły sobie branże stricte usługowe, które były w fazie pozytywnej koniunktury, co wynika z mniejszej wrażliwości usług na wysokość stóp procentowych. Realna wartość dodana w usługach związanych z rynkiem nieruchomości wzrosła o 6 proc. rok do roku, w usługach IT o 4,9 proc., a w usługach finansowych o 4,7 proc.

W samej branży transportu drogowego towarów spadki objawiały się niższym zrealizowanym wolumenem pracy przewozowej. Praca zrealizowana przez polskie firmy w 2023 r. wyniosła 425 mld tonokilometrów i zmniejszyła się o 1,4 proc. rok do roku. Od

momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej był to drugi spadek – wcześniej wolumen pracy przewozowej skurczył się tylko w 2018 r.

Dane za połowę 2024 r. pokazują, że dekonjunktura się przedłuża. Dane miesięczne, takie jak liczba rejestracji pojazdów wykorzystywanych w usługach transportowych, niemiecki indeks opłat drogowych oraz wolumen przewozów ładunków transportem drogowym, wskazują na marazm rynku. Na przykład niemiecki indeks opłat drogowych (który obejmuje w dużym stopniu polskich przewoźników świadczących usługi w Niemczech) pozostaje niemal 6 proc. poniżej poziomu z 2021 r. Natomiast wolumen przewozów ładunków spada w tym roku w tempie 0,7 proc. rok do roku, mimo niskiego efektu bazy. Można wymienić kilka przyczyn dekonjunktury.

→ **Zmiana struktury popytu.** Od towarów do usług. Pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie wywołały bardzo duże zmiany struktury popytu na produkty w gospodarce. Najpierw bardzo szybko rósł popyt na towary (2020–2022), potem popyt na usługi (2022–2024). W tej drugiej fazie zapotrzebowanie na transport naturalnie zmalało.

→ **Recesja w niemieckim przemyśle.** Ponieważ koniunktura w transporcie uzależniona jest od sytuacji w przemyśle nie tylko polskim, lecz także w niemieckim, który od początku 2023 r. jest w głębokiej zapaści, pojawiły się duże niedobory zamówień. Indeks produkcji niemieckiego przemysłu w połowie 2024 r. był o ponad 5 proc. niższy rok do roku (dla porównania w Polsce dynamika wynosiła 0 proc.).

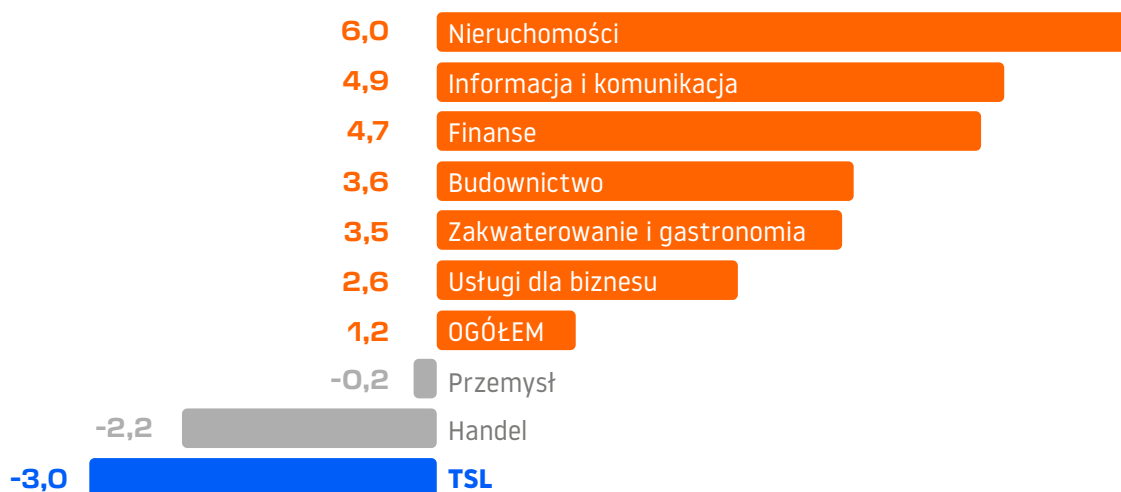
→ **Wysokie realne stopy procentowe.** Koszt pieniądza w Polsce i szerzej w UE jest na najwyższym poziomie od wielu lat. Wysokie realne stopy procentowe są głównym czynnikiem hamującym odbicie popytu na towary, które przewozi transport (np. RTV i AGD, które Polska eksportuje na rynki unijne). Dopóki stopy procentowe znacząco nie spadną, dopóty popyt na towary konsumpcyjne nie ruszy zdecydowanie.

→ **Zacieśnienie fiskalne w Niemczech.** Rząd Niemiec redukuje znacząco deficyt fiskalny, m.in. z powodu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z listopada 2023 r., który zakazał rządowi wykorzystywania funduszy pozabudżetowych do finansowania długiem wydatków publicznych. To sprawia, że inwestycje w Niemczech, szczególnie te nastawione na transformację energetyczną, są wstrzymywane. Istnieje duża niepewność dotycząca skali wsparcia inwestycji, pogłębianą przez niepewność regulacyjną związaną z polityką klimatyczną.

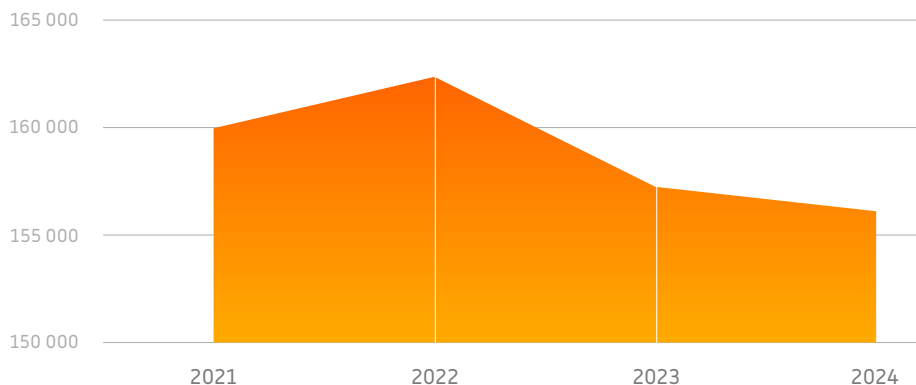
→ **Pogorszenie sytuacji w sektorze motoryzacyjnym i maszynowym.** O ile w 2023 r. recesja dotyczyła głównie trwałe dobra konsumpcyjne (meble, sprzęt RTV/AGD) oraz energochłonne, o tyle w 2024 r. nastąpił spadek popytu na pojazdy i maszyny. Powodem spadków jest m.in. niski popyt inwestycyjny wśród przedsiębiorstw, będący pochodną wysokich stóp procentowych i niepewności dotyczącej zmian w polityce klimatycznej i handlowej. Pokazuje to roczna dynamika unijnej produkcji w przemyśle samochodowym, która w miesiącach kwiecień-czerwiec wyniosła średnio -7,3 proc. rok do roku. Sektor automotive drugi raz w okresie postpandemicznym wchodzi w recesję.

Wymienione czynniki powinny mieć w przeważającej mierze charakter przejściowy. Struktura popytu po pandemii powinna się ustabilizować, stopy procentowe będą stopniowo obniżane, zacieśnienie polityki fiskalnej w Niemczech będzie stopniowo coraz mniej oddziaływać na gospodarkę. Jednak ożywienie koniunktury lat 2024–2025 będzie prawdopodobnie najwolniejsze od co najmniej 20 lat. Obecny cykl ma bardziej charakter L-kształtny niż V-kształtny.

WYKRES 2. Realna wartość dodana w Polsce w 2023 r. wg sektorów, w proc. rok do roku



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

WYKRES 3. Przewozy ładunków transportem drogowym w okresie styczeń-lipiec każdego roku, w tys. ton

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

Krzysztof Otrząsek, Dyrektor sprzedaży opon ciężarowych i rozwiązań flotowych, Continental Opony Polska

Polski sektor transportowy ma ugruntowaną pozycję i wieloletnie doświadczenie w adaptacji do trudnych warunków rynkowych. Aby jednak utrzymać konkurencyjność polskich przewoźników na rynku europejskim, potrzebne jest systemowe wsparcie, które uwzględni istotną rolę transportu w krajowej gospodarce. Świadomość znaczenia tej branży, zarówno na poziomie rządowym, jak i społecznym, pozwoliłaby na wzmocnienie przewagi konkurencyjnej oraz skuteczną odpowiedź na obecne wyzwania.



Izabela Szerszeń, Prokurent, De Rooy

Nasza firma zajmuje się transportem pojazdów ciężarowych i odczuwamy w naturalny sposób recesję panującą na tym rynku. Sprzedaż pojazdów i ciągników w Europie spada, więc jest też mniejsze zapotrzebowanie na transport. Wszystkie firmy to odczuwają. Natomiast ostatnie lata mieliśmy generalnie bardzo dobre i zakładamy, że rynek na pewno się ustabilizuje i wróci w pobliże trendów historycznych.



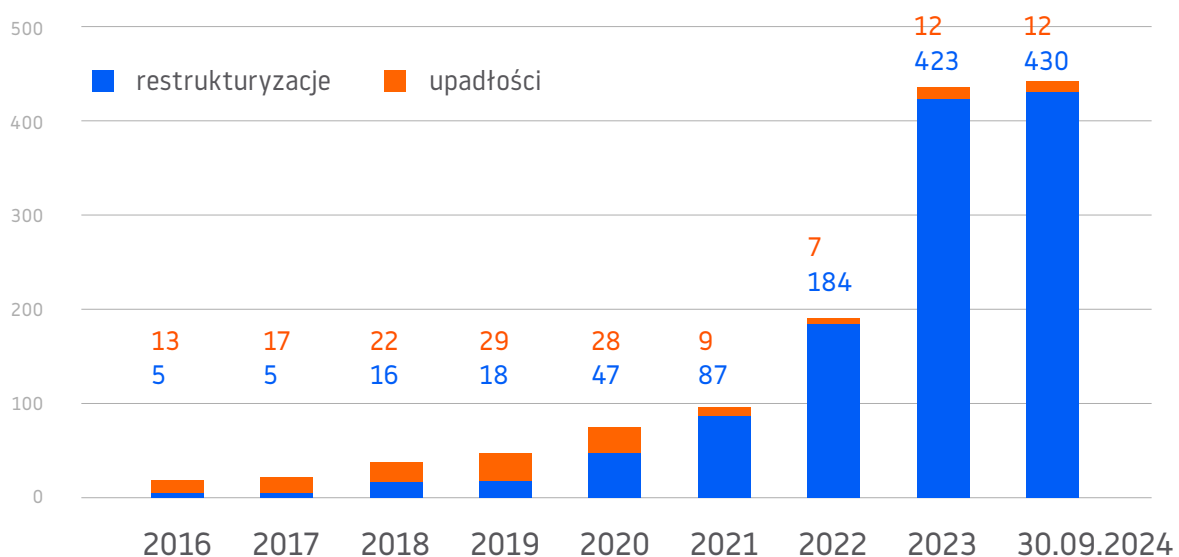
Upadłości i restrukturyzacje przedsiębiorstw

Liczba otwieranych postępowań restrukturyzacyjnych w branży transportu drogowego towarów **rośnie w dramatycznym tempie.**

Pogorszenie koniunktury w transporcie drogowym jest widoczne w danych dotyczących niewypłacalności, na które składają się postępowania restrukturyzacyjne i upadłościowe. W latach 2022–2024 można zaobserwować znaczący wzrost liczby postępowań restrukturyzacyjnych w transporcie – z 87 w 2021 r. do aż 430 w 2024 r. (do września; wynik za cały rok przekroczy zapewne 500). Jednocześnie liczba upadłości firm w branży osiągnęła szczyt 28 przypadków rocznie w 2020 r. podczas kryzysu pandemicznego, by następnie spaść i ustabilizować się na poziomie 12 w latach 2023–2024. Upadłości są coraz rzadziej stosowaną formą rozwiązywania problemu nadmiernego zadłużenia, ponieważ w ramach tego postępowania najczęściej dochodzi do likwidacji firmy. Tymczasem zmiany prawne wprowadzone w ostatnich latach umożliwiły firmom redukcję długów bez likwidowania działalności.

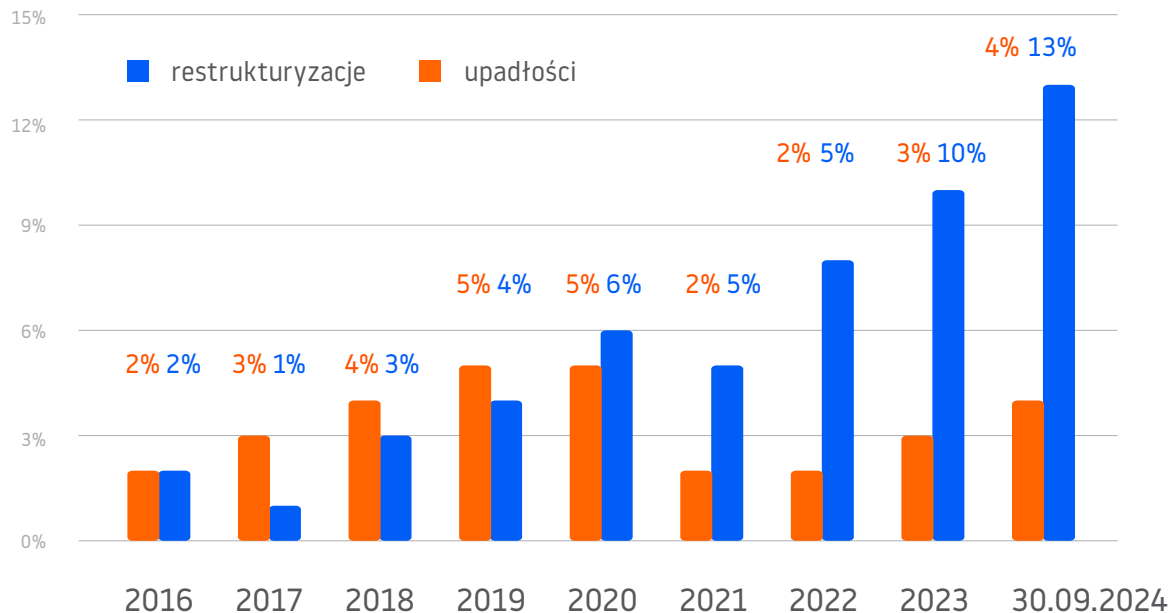
Zmiany prawne ułatwiające restrukturyzację zadłużenia są jedną z przyczyn, dla których postępowań jest coraz więcej. Wzrost wynika w pewnej mierze z większej ochrony dłużników. Natomiast wpływ dekoniunktury można zobaczyć, odnosząc liczbę niewypłacalności w transporcie drogowym do ogólnej liczby niewypłacalności. Ten udział systematycznie rośnie. W przypadku samych restrukturyzacji w 2020 r. wyniósł 6 proc., w 2021 r. – 5 proc., w 2022 r. 8 proc., w 2023 r. – 10 proc., a w 2024 r. już 13 proc. Tym samym udział branży w liczbie postępowań restrukturyzacyjnych jest dziewięciokrotnie wyższy niż jej udział w PKB (mowa tutaj wyłącznie o transporcie drogowym towarów, nie zaś szeroko pojętym sektorze TSL). Na trudności finansowe w transporcie drogowym towarów wskazuje również rosnąca liczba zawieszenia wykonywania transportu drogowego, która wzrosła z 63 w 2021 r. do 107 w 2022 r., 208 w 2023 r. i aż 327 w 2024 r. (stan na wrzesień).

WYKRES 4. Liczba postępowań restrukturyzacyjnych i upadłości w transporcie drogowym towarów



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych COIG

WYKRES 5. Udział transportu drogowego towarów w całkowitej liczbie restrukturyzacji i upadłości firm, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych COIG

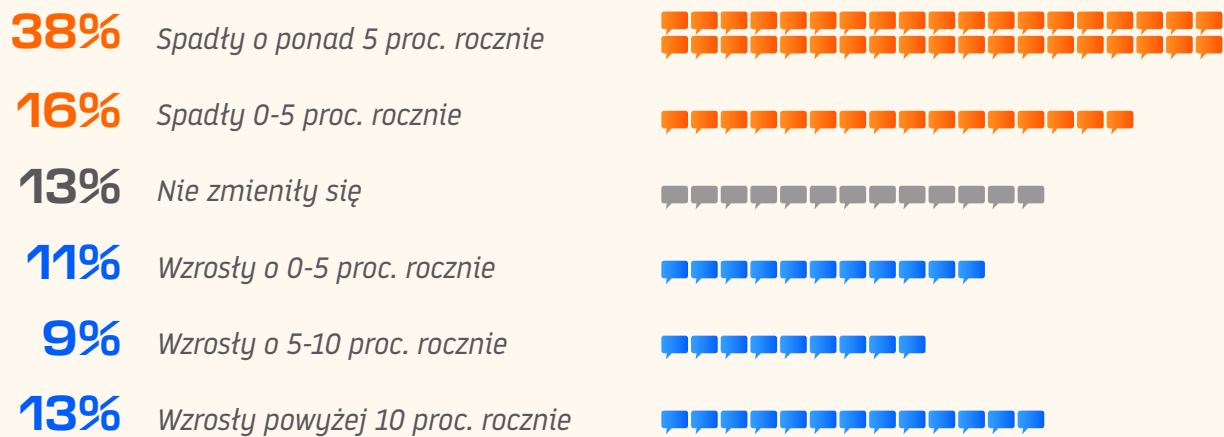
Ocena perspektyw przychodowych BADANIE ANKIETOWE

Branża transportu drogowego towarów znajduje się w fazie spowolnienia, co potwierdzają nie tylko twarde parametry ilościowe, ale także badanie ankietowe TLP i SpotData wśród 105 przedsiębiorstw transportowych. Ponad połowa badanych firm wskazała, że średnio w ciągu ostatnich dwóch lat przychody obniżyły się, z czego zdecydowana większość stwierdziła, iż spadek przychodów wyniósł ponad 5 proc. Zaledwie jedna trzecia ankietowanych firm uważa, że przychody wzrosły, natomiast dla 13 proc. przedsiębiorstw przychody nie uległy zmianie. O ile te wyniki nie powinny dziwić, zważywszy na dekoniunkturę, którą potwierdzają dane dotyczące dynamiki PKB sektora i wolumenu przewozu towarów, o tyle już wyniki ankiety dotyczące oczekiwań na najbliższe lata wyglądają pesymistycznie. Ponad 50 proc. firm oczekuje, że średnio w ciągu najbliższych dwóch lat przychody nie wzrosną. Przy czym aż 37 proc. prognozuje, że przychody skurczą się. Optymiz-

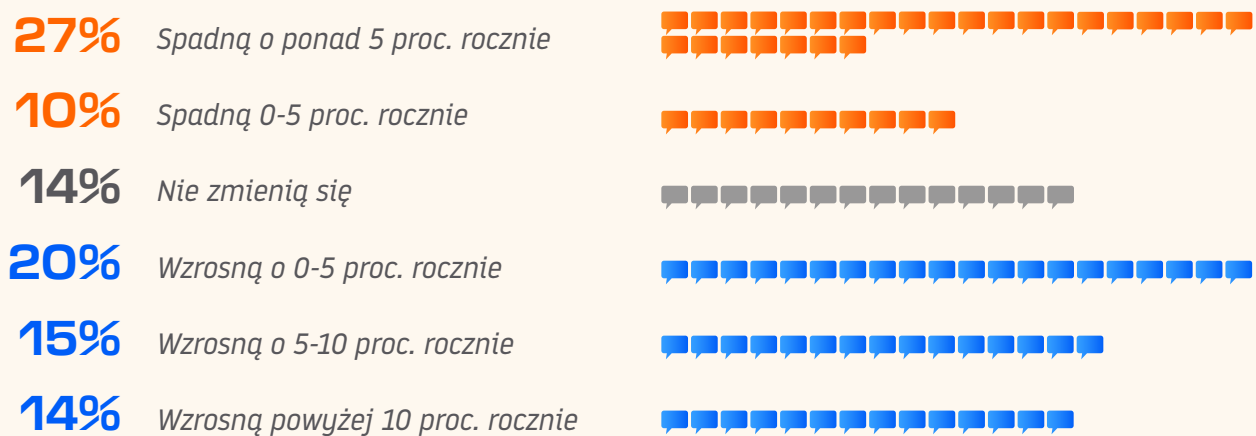
mem może napawać to, że więcej przedsiębiorstw oczekuje wzrostu przychodów (49 proc.) niż spadku (37 proc.).

Wyniki ankiety pokazują krajobraz koniunkturalny w ciemnych, a nie jasnych barwach – zarówno w kontekście przeszłości, jak i oczekiwanej przyszłości. Trzeba jednak zaznaczyć, że przewaga pesymizmu nad optymizmem to pewna fundamentalna cecha polskich firm, a z badania co roku przebijają negatywne nastroje, nawet w okresach gdy koniunktura jest pozytywna. Tak czy inaczej, powyższych danych ankietowych nie można lekceważyć. Wejście na ścieżkę ożywienia obciążone jest wieloma czynnikami ryzyka, m.in. negatywnymi sygnałami płynącymi z gospodarki niemieckiej.

WYKRES 6. Jak według Pani/Pana wiedzy zmieniły się średnioroczne przychody firmy, w której Pani/Pan pracuje, w ciągu ostatnich 2 lat?



WYKRES 7. Jak według Pani/Pana zmienią się średnioroczne przychody firmy, w której Pani/Pan pracuje, w ciągu najbliższych 2 lat?



Wojciech Cybulski, Prezes Zarządu, Vos Logistics

Od połowy 2023 roku obserwujemy olbrzymie spowolnienie, szczególnie w automotive i petrochemii. Produkcja jest stabilna, ale na bardzo niskim poziomie. Wszyscy oczekujemy ożywienia – patrzymy z miesiąca na miesiąc. W maju i czerwcu 2024 roku były pewne sygnały poprawy, ale okres wakacyjny sprowadził nas brutalnie na ziemię.



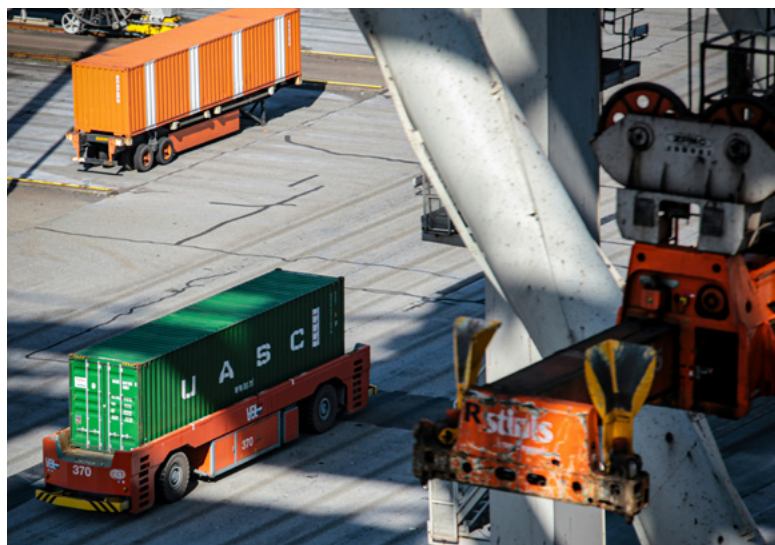
Zmiana struktury geograficznej

Praca przewozowa, którą realizowały polskie firmy w 2023 r., wyniosła 425 mld tonokilometrów i zmniejszyła się o 1,4 proc. rok do roku. Następuje zmiana struktury dynamiki: rynek zagraniczny wygląda słabiej niż krajowy, głównie z powodu spadku przewozów kabotażowych.

Uśredniając ostatnie lata, obraz transportu drogowego jest bardzo dynamiczny. Średnioroczne tempo wzrostu wolumenu pracy przewozowej w latach 2021–2023 wyniosło aż 9 proc. To zdecydowanie więcej niż w latach 2010–2019, gdy było to średnio 7 proc. rocznie. To jednak cykl, który w makroekonomii nazywa się boom-bust: najpierw potężny wzrost, później bolesny spadek. W 2022 r. wolumen pracy przewozowej zwiększył się aż o 21 proc., w tym krajowy wolumen o prawie jedną trzecią. Ale spowolnienie koniunktury i wysoka baza odniesienia sprawiły, że w 2023 r. dynamika była ujemna, wynosząc -1,4 proc. rok do roku. Trzeba jednak cały czas pamiętać, że ogólna liczba przewozów realizowanych przez polskie firmy jest bardzo duża na tle sytuacji sprzed pandemii.

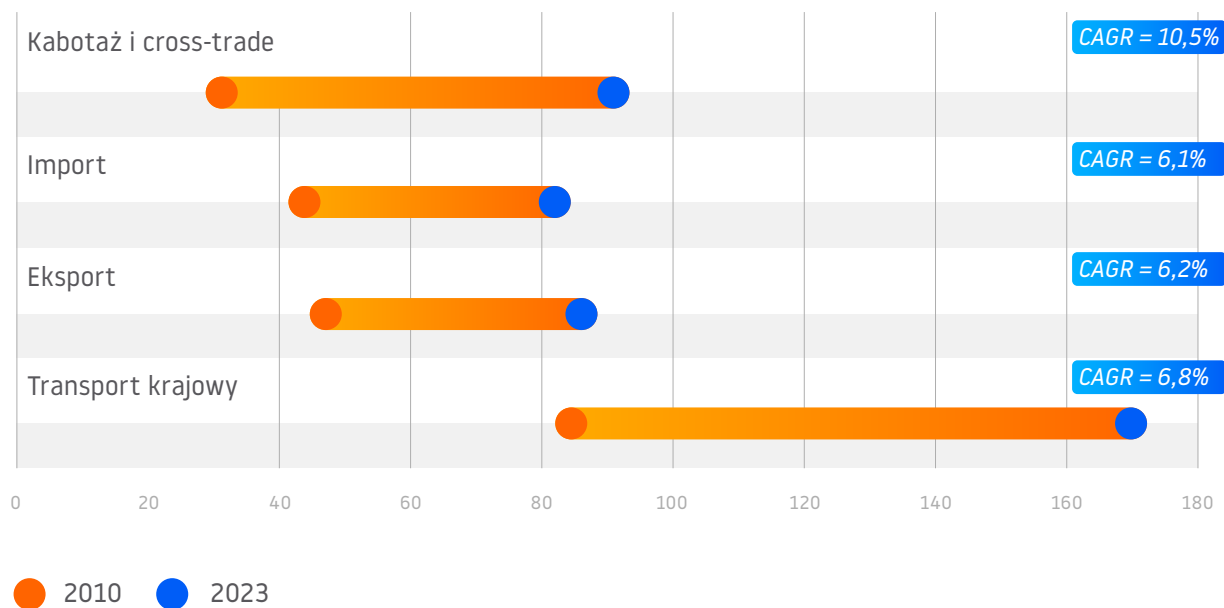
W ostatnich latach nastąpiła zmiana struktury przewozów w podziale na rynek krajowy i zagraniczny. Od 2019 r. najszybciej rośnie praca przewozowa realizowana na rynku krajowym (średnioroczne tempo to 9,7 proc.). W poprzednich latach był to natomiast cross-trade i kabotaż, a więc przewozy realizowane pomiędzy innymi krajami lub w obrębie innego kraju UE. Najwolniej rośnie w ostatnim czasie praca przewozowa w eksporcie i imporcie Polski.

Zmiana ta wynika z wielu czynników. Po pierwsze, może to być efekt zmian w łańcuchach dostaw i wzmocnienia wymiany między fabrykami w Polsce. Po drugie, negatywnie na rozwój kabotażu może oddziaływać wprowadzenie pakietu mobilności, choć w samym cross-trade nie widać dużego spowolnienia. Po trzecie, gospodarka Niemiec po pandemii (dla której realizowana jest znaczna część zagranicznych przewozów) radzi sobie zdecydowanie gorzej niż gospodarka Polski. A to w ramach Niemiec jest realizowana większość usług kabotażu.



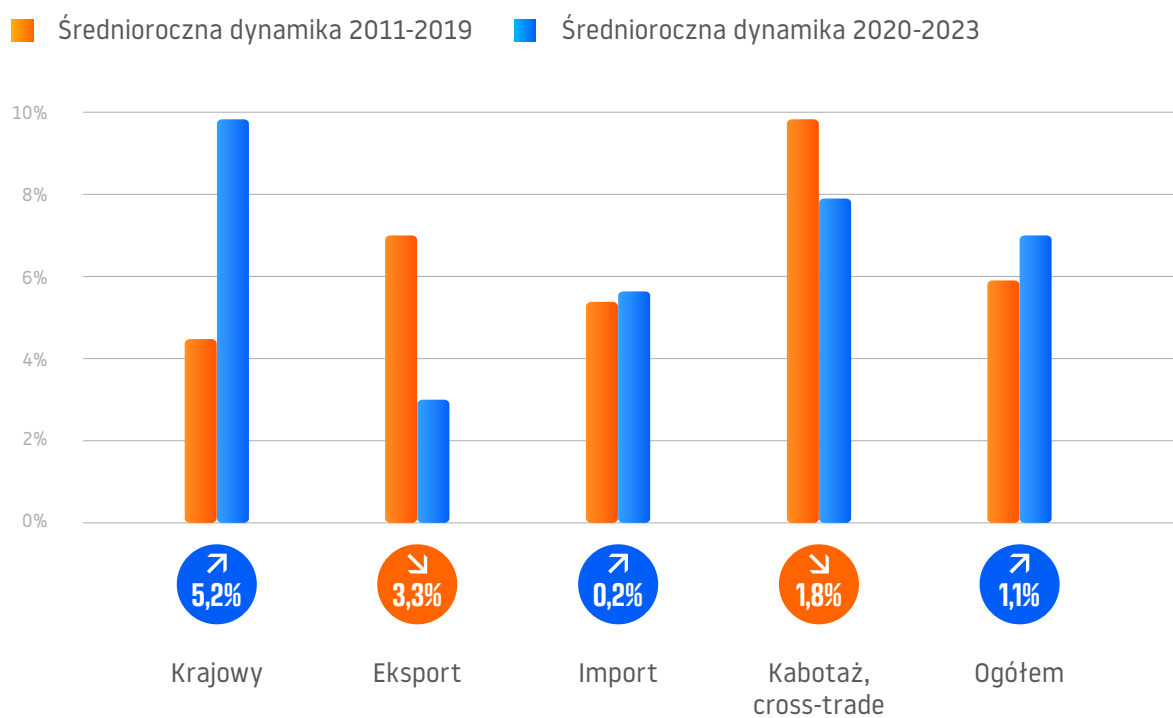
Udział Niemiec w pracy przewozowej świadczonej za granicą przez polskie firmy wynosił w 2023 r. 31,9 proc. Dla porównania dla Francji jest to 10,2 proc., dla Włoch 8,2 proc. W 2023 r. przewóz towarów między Polską a Niemcami wyniósł 24 mld tonokilometrów. Na drugim miejscu była Hiszpania z przewozem towarów 8,2 mld tonokilometrów, a na trzecim Holandia z 5,7 mld tonokilometrów. Należy również podkreślić, że polscy przewoźnicy są niezwykle ważni dla niemieckiego rynku. Według masy przewiezionych ładunków praca przewozowa polskich firm wykonana na terenie Niemiec wyniosła w 2023 roku 45,6 mln ton, natomiast według iloczynu masy i dystansu było to 16,7 mld tonokilometrów. Dla porównania, skumulowany kabotaż na terenie Niemiec wykonywany przez wszystkie inne kraje UE to odpowiednio 35,3 mln ton (22,6 proc. mniej niż Polska) oraz 9,0 mld tonokilometrów (46,1 proc. mniej). W rezultacie, udział Polski w kabotażu świadczonym w Niemczech przez kraje UE to 56,4 proc. (wg masy przewożonych towarów) i 64,9 proc. (wg iloczynu masy i dystansu). Dane te pokazują dominującą pozycję polskich firm transportowych na rynku niemieckim w porównaniu z innymi krajami UE.

WYKRES 8. Praca przewozowa polskich firm transportowych w mld tonokilometrów



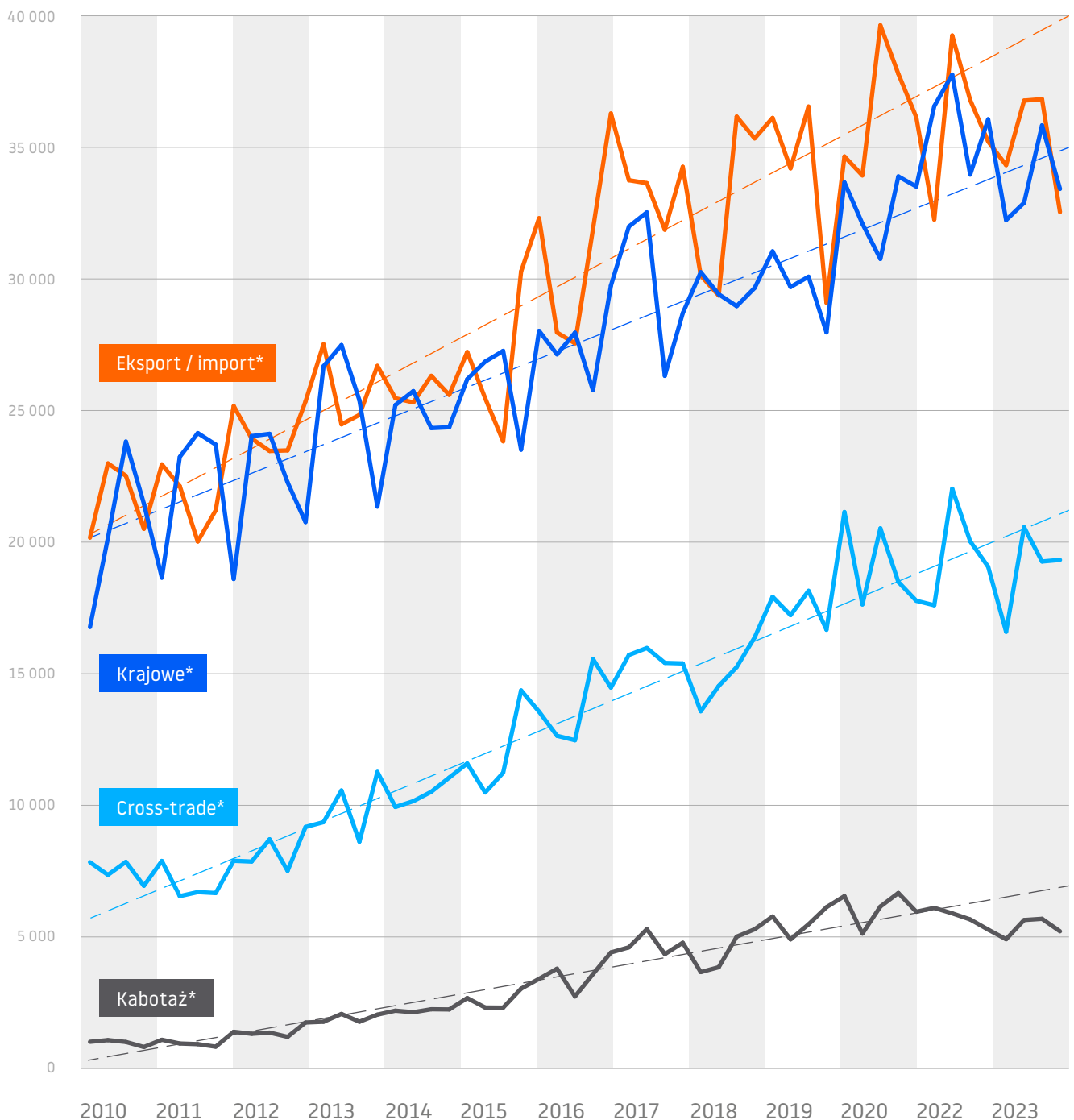
Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

WYKRES 9. Średnioroczna dynamika przewozów w latach 2011–2019 vs. w latach 2020–2023, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

WYKRES 10. Praca przewozowa polskich firm transportowych w mln tonokilometrów, dane kwartalne*



*Trend z lat 2010-2019 ekstrapolowany do 2023 r. Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

Krzysztof Skowron, Kierownik Sprzedaży, Chomar

W firmie obserwujemy delikatne oznaki ożywienia, choć trudno jednoznacznie określić, czy mamy do czynienia z trwałym trendem, czy jedynie chwilową poprawą koniunktury. Kluczowym czynnikiem wydaje się kondycja niemieckiego przemysłu. Dopóki nie nastąpi jego wyraźne odbicie, branża transportowa może pozostawać w stagnacji.



Intensywność transportowa polskiej gospodarki

Intensywność transportowa gospodarki w Polsce zwiększyła się ponad dwukrotnie od wejścia kraju do UE. Jednak trend wzrostu spowalnia. Stopniowo zarysowuje się zmiana trendu.

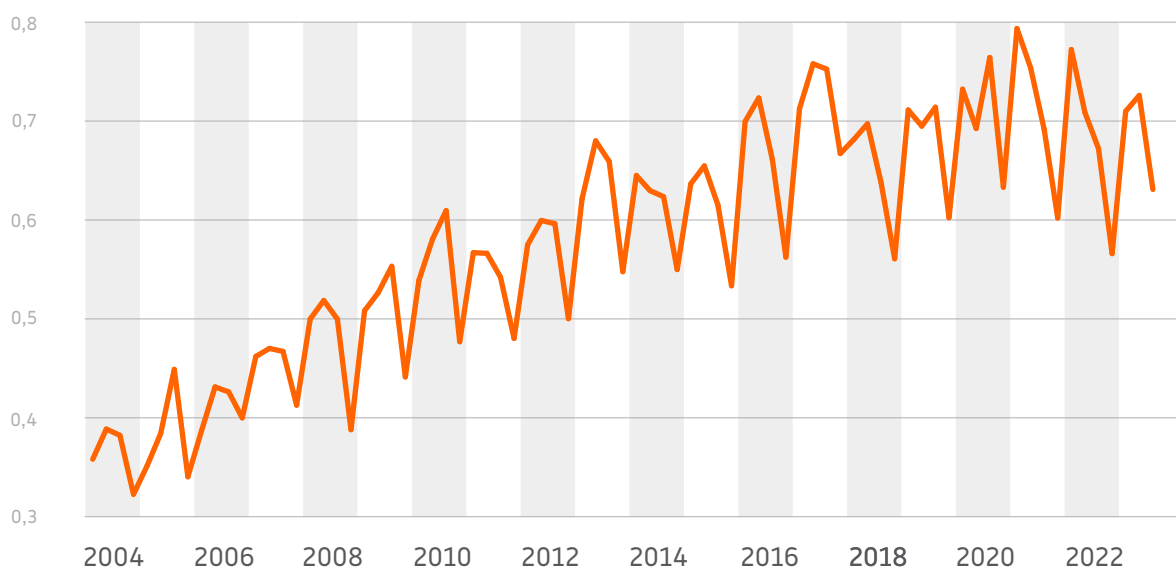
Aby ocenić intensywność transportową gospodarki, bierzemy pod uwagę dwa czynniki: całkowitą pracę przewozową oraz realny PKB. Praca przewozowa obejmuje działalność wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych w Polsce, niezależnie od tego czy operują one na terenie kraju czy za granicą. Wartość tę porównujemy do realnego PKB wyrażonego w euro, przyjmując ceny z 2015 roku jako bazowe.

W długim okresie wyraźnie widać, że od przystąpienia Polski do UE intensywność transportowa PKB dynamicznie wzrasta. W latach 2002–2023 średni roczny wzrost wynosił ok. 3,6 proc., na co składał się wzrost PKB na poziomie 3,5 proc. rocznie oraz wzrost pracy przewozowej na poziomie 7 proc. Jednak w 2023 r. nastąpił spadek tej intensywności, ponieważ spo-

wolnienie w sektorze transportowym było bardziej odczuwalne niż w gospodarce jako całości.

Jaki można nakreślić scenariusz na przyszłość? W wersji minimum intensywność transportowa gospodarki będzie utrzymywać się na stabilnym poziomie, takim jak średnio w latach 2022–2023. To by oznaczało, że wolumen pracy przewozowej realizowanej przez przedsiębiorstwa transportowe zarejestrowane w Polsce będzie rósł w tempie ok. 3–4 proc. rocznie. W wersji pozytywnej utrzyma się trend wzrostu intensywności transportowej z poprzednich lat, co oznaczałoby średnioroczny przyrost wolumenu pracy przewozowej o 6,5 proc. rocznie. Te dwa scenariusze mogą wyznaczać skrajne możliwości, a ostatecznie rynek powinien podążać ścieżką pośrednią.

WYKRES 11. Praca przewozowa w tonokilometrach na każde euro PKB (liczone w cenach z 2015 r. metodą nawiązań łańcuchowych)



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

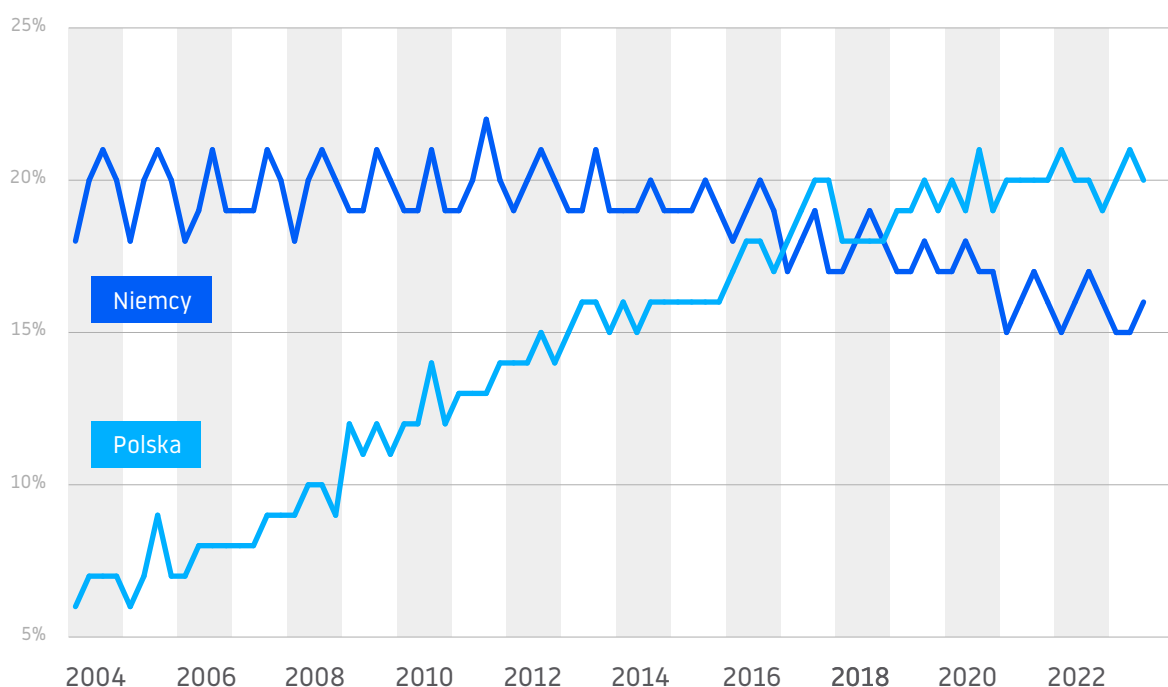
Polscy przewoźnicy na rynku europejskim

*W 2004 r., gdy Polska wchodziła do UE, nasze firmy realizowały 5 proc. europejskiej pracy przewozowej. **Dziś wykonują 20 proc. i wyprzedziły Niemcy jako lidera pracy przewozowej w Europie.** Choć z danych zaczyna powoli wyłaniać się trend stabilizacji – jakby na poziomie 20 proc. był sufit, który trudno przebić.*

W 2004 r., gdy Polska wchodziła do UE, praca przewozowa polskich firm stanowiła ok. 30 proc. firm niemieckich. Ale w 2018 r. obie wartości się zrównały, a w kolejnych latach polskie firmy prześcignęły niemieckich przewoźników i są unijnym liderem. Od 2011 r. udział polskich firm w unijnej pracy przewozowej zwiększył się aż o 10,4 p. proc. i teraz wynosi ok. 20 proc. W żadnym innym kraju UE zmiana nie jest tak potężna. To efekt wysokiej konkurencyjności kosztowej przy jednocześnie wysokiej jakości świadczonych usług. Natomiast uwagę przykuwa fakt, że ten 20-procentowy udział już nie rośnie.

Wiele wskazuje, że problemy strukturalne, z którymi mierzy się polski transport drogowy, ograniczają rozwój na arenie międzynarodowej. Po pierwsze, w 2022 r. wszedł pakiet mobilności, który podniósł standard pracy kierowców, ale też doprowadził do wzrostu kosztów przedsiębiorców, m.in. płacowych. W rezultacie konkurencja kosztowa polskiego transportu mogła osłabnąć. Od liderów branży transportowej płyną takie właśnie spostrzeżenia.

WYKRES 12. Udział Polski i Niemiec w pracy przewozowej realizowanej przez europejskie firmy (według kraju zarejestrowania przedsiębiorstw), w proc.

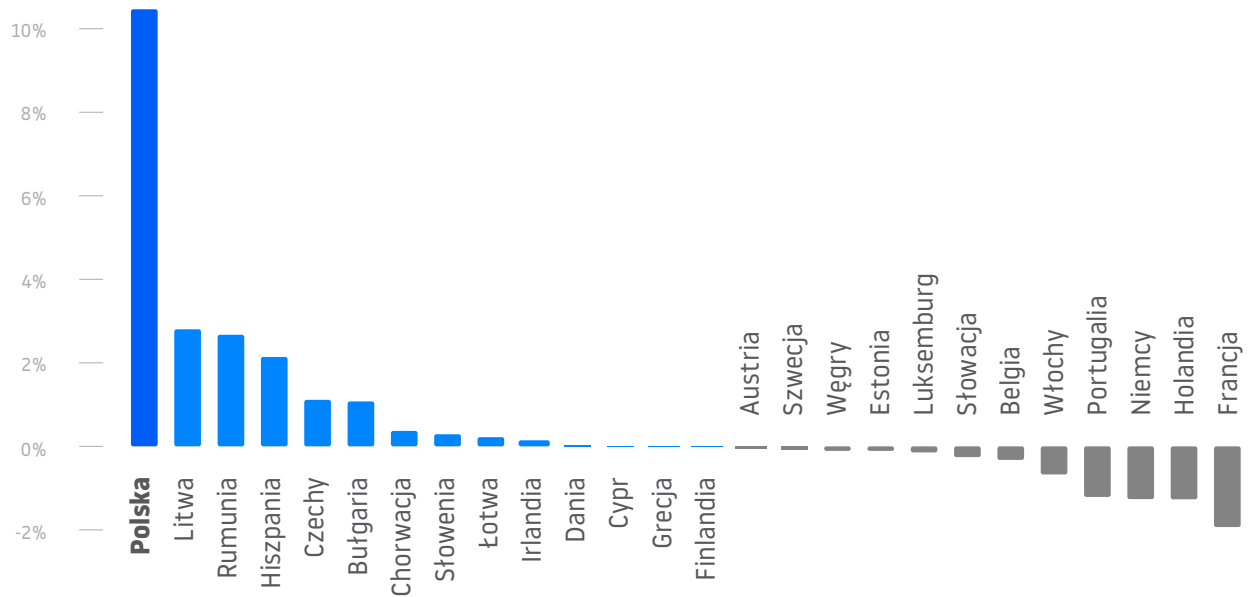


Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Po drugie, coraz większym wyzwaniem jest brak kierowców. Wskaźnik wakatów w sektorze transportowym w relacji do wskaźnika wakatów w gospodarce ogółem w 2023 r. jest najwyższy w historii, o czym więcej piszemy w rozdziale 5, dotyczącym rynku pracy. Te wszystkie wyzwania strukturalne prowadzą do powstania krótkookresowej „ściany”. Polskie firmy TSL pozostają konkurencyjne, bo świadczą usługi wysokiej jakości, cieszą się zaufaniem kontrahentów, ale z pewnością przy szybko rosnącej bazie kosztowej, a także cyklicznych zawirowaniach pozyskiwanie nowych klientów jest niezwykle trudnym przedsięwzięciem.

Do krajów, które od 2011 roku najmocniej zwiększyły udział w unijnej pracy przewozowej, poza Polską należą Litwa, Rumunia i Hiszpania. Natomiast w ostatnich latach na lidera w tempie rozwoju na arenie międzynarodowej wyrastają Czechy, których firmy podwyższyły udział w unijnej pracy przewozowej o 2,4 p. proc. To pokazuje, z jakich kierunków w najbliższych latach może pochodzić konkurencja dla polskich firm – z krajów naszego regionu jak Czechy czy Rumunia oraz z Europy Południowej.

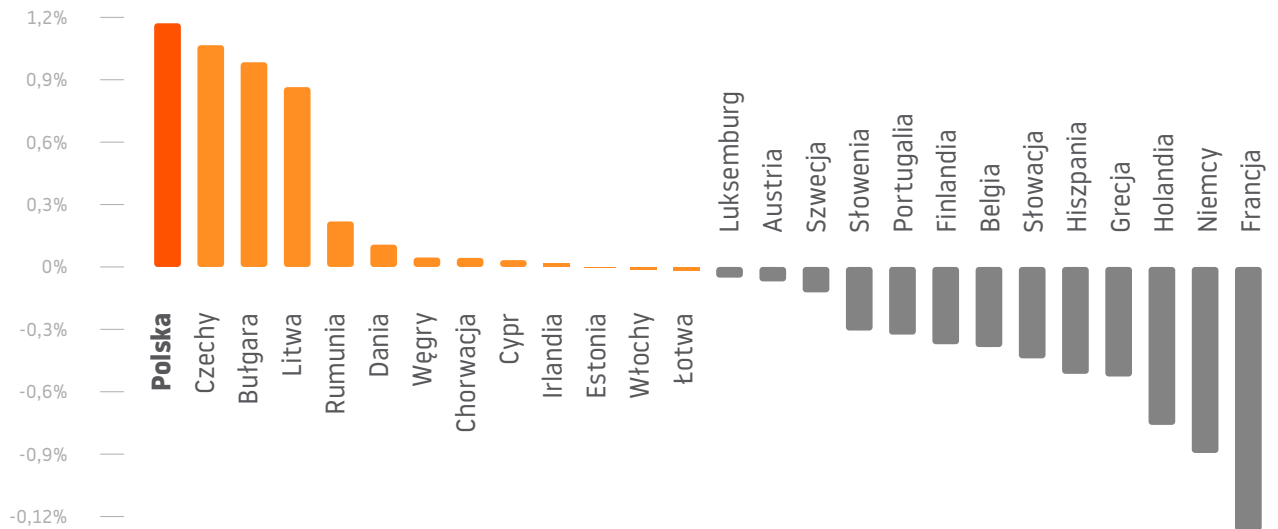
WYKRES 13. Zmiana udziału krajów UE w pracy przewozowej realizowanej przez europejskie firmy, III kw. 2023 vs. I kw. 2011 (według kraju zarejestrowania przedsiębiorstw), w pkt. procentowych



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu



WYKRES 14. Zmiana udziału krajów UE w pracy przewozowej realizowanej przez europejskie firmy, III kw. 2023 vs. IV kw. 2019 (według kraju zarejestrowania przedsiębiorstw), w pkt. procentowych



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Polskie firmy na najważniejszych trasach w Europie

18,6 proc. przewozów na najważniejszych trasach między krajami Europy Zachodniej wykonują firmy z Polski. Ich udział najszybciej rośnie w obszarze centrum przemysłowego Niemiec, Holandii i Francji. Widać natomiast utratę udziałów na trasach z Czech oraz Europy Południowej.

Z danych wyłania się kilka ważnych trendów. Przede wszystkim polscy przewoźnicy pozostają głównie podwykonawcami niemieckich zlecniodawców. To się w zasadzie nie zmienia od lat. Z dziesięciu najważniejszych kierunków dla polskich firm aż dziewięć związanych jest z rynkiem niemieckim. Wyjątkiem jest trasa Belgia-Francja. Co ciekawe, żaden z największych kierunków nie obejmuje Czech ani Słowacji (najważniejszych partnerów handlowych w regionie Europy Środkowej) z innym krajem niż Niemcy. Ponadto zmniejsza się udział polskich firm na trasach Czechy-Niemcy i Niemcy-Czechy, co sugeruje, że stopniowo tracimy ten rynek na rzecz cze-

skich przewoźników. Należy przy tym podkreślić, że czeska branża transportu drogowego to tylko około jednej piątej w stosunku do polskiej (pod względem pracy przewozowej).

Systematycznie zmniejsza się też udział polskich przewoźników na trasach, gdzie występują kraje Europy Południowej (np. Niemcy-Włochy, Hiszpania-Niemcy). Jest to pochodna poprawy konkurencyjności kosztowej w gospodarkach regionu po dekadzie wysokiego bezrobocia i stagnacji płac wskutek kryzysu zadłużeniowego. W efekcie relacja godzinowej

płacy w Polsce w sektorze TSL do analogicznej pracy w Hiszpanii zwiększyła się z 39 proc. w 2008 r. do 59 proc. w 2023 r., we Włoszech z 30 do 49 proc.

Co prawda, polskie koszty pracy są nadal zdecydowanie niższe, ale z punktu widzenia konkurencyjności trend jest niekorzystny. W kolejnych latach utrata udziału przewozów realizowanych przez polskie firmy na trasach pomiędzy tzw. południowcami

a krajami Europy Zachodniej może się pogłębić. Jak już wspomniano w poprzednim podrozdziale, polscy przewoźnicy (ale generalnie cały rynek eksportowy) korzystali na permanentnej stagnacji i erozji konkurencyjności w gospodarkach Europy Południowej. Ale gospodarki te powoli wchodzą w fazę strukturalnego ożywienia (choć to nie jest jeszcze pewne), co sprawia, że batalia o rynek zbytu będzie rozłożona między większą liczbą graczy.

Marcin Sojda, Dyrektor Zarządzający, H.Z. Transport

Pozycja, jaką wypracowały na unijnym rynku polskie firmy transportowe, nie jest zasługą wyłącznie niższych cen. Zawdzięczamy ją również wysokiej jakości usług oraz bardzo dobrej obsłudze klienta. Teraz nie pozostaje nam nic innego, jak nadal zacieśniać relacje z kontrahentami i proponować najbardziej efektywne sposoby dostarczania ich produktów.



Murat Birgul, Dyrektor Generalny Sektora Mobilności na Europę Środkowo-Wschodnią, Shell

Strategiczne znaczenie firm z Europy Środkowo-Wschodniej dla międzynarodowego transportu drogowego jest nie do przecenienia. Bez ich udziału efektywny transport byłby niemożliwy. Wszystkie produkty dostępne na rynku są na różnych etapach transportowane drogą lądową. Przewoźnicy z naszego regionu, mimo licznych wyzwań, radzą sobie najlepiej. Ich zdolność do elastycznego dostosowywania się do zmieniających się warunków i oczekiwań klientów stanowi fundament ich międzynarodowego sukcesu.



WYKRES 15. Znaczenie firm z Polski* w przewozach realizowanych na wybranych trasach europejskich w 2023r.

Załadunek	Rozładunek	Przewóz ogółem (tys. ton) przez firmy z Polski (tys. ton)	Udział firm z Polski, w proc.	Zmiana udziału 2019-2022, w pkt. proc.
Holandia → Niemcy		42 241 6 342	15,01%	↗ 1,0%
Niemcy → Francja		26 074 6 019	23,08%	↘ -0,9%
Francja → Niemcy		19 787 5 609	28,35%	↗ 7,6%
Belgia → Niemcy		22 366 5 518	24,67%	↗ 2,6%
Niemcy → Holandia		42 615 5 413	12,70%	↗ 1,9%
Włochy → Niemcy		13 316 3 091	23,21%	↘ -0,1%
Niemcy → Włochy		12 109 2 955	24,40%	↗ 2,0%
Belgia → Francja		32 189 2 701	8,39%	↗ 3,9%
Czechy → Niemcy		16 221 2 443	15,06%	↘ -3,5%
Niemcy → Czechy		12 221 2 164	17,71%	↘ -7,2%
Francja → Belgia		25 050 2 109	8,42%	↘ -0,8%
Niemcy → Austria		23 387 2 056	8,79%	↘ -0,7%
Niemcy → Szwajcaria		10 516 1 921	18,27%	↗ 3,1%
Austria → Niemcy		17 930 1 866	10,41%	↘ -2,1%
Hiszpania → Niemcy		8 053 1 290	16,02%	↘ -0,2%
Niemcy → Wlk Brytania		2 234 1 048	46,91%	↗ 6,1%
Austria → Włochy		6 769 975	14,40%	↘ -0,5%
Holandia → Belgia		28 714 636	2,21%	↘ -2,2%
Wlk Brytania → Niemcy		1 595 579	36,30%	↘ -13,8%
			18,60% średnia	

*Są to firmy zarejestrowane w Polsce. Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Sytuacja na rynku pracy

*Na rynku pracy widać pewien paradoks – trwa dekonunktura, lecz jednocześnie popyt na pracowników w krytycznych zadaniach jest wysoki. Tym samym wysoka jest presja płacowa. Jeszcze w 2020 r. relacja przeciętnego wynagrodzenia w Polsce do średniej unijnej wynosiła 40,5 proc., natomiast **w 2023 r. było to już 53,3 proc.***



Zagregowane dane statystyczne dla całego sektora TSL wskazują, że pogorszenie koniunktury przekłada się na spadek zatrudnienia. W połowie 2024 r. zatrudnienie w sektorze zmniejszyło się o 0,5 proc. rok do roku. Jednocześnie wiele wskazuje, że w najważniejszych zawodach – takich jak kierowca czy magazynier – popyt na pracę nie maleje. Widać to po rosnącej liczbie ofert pracy.

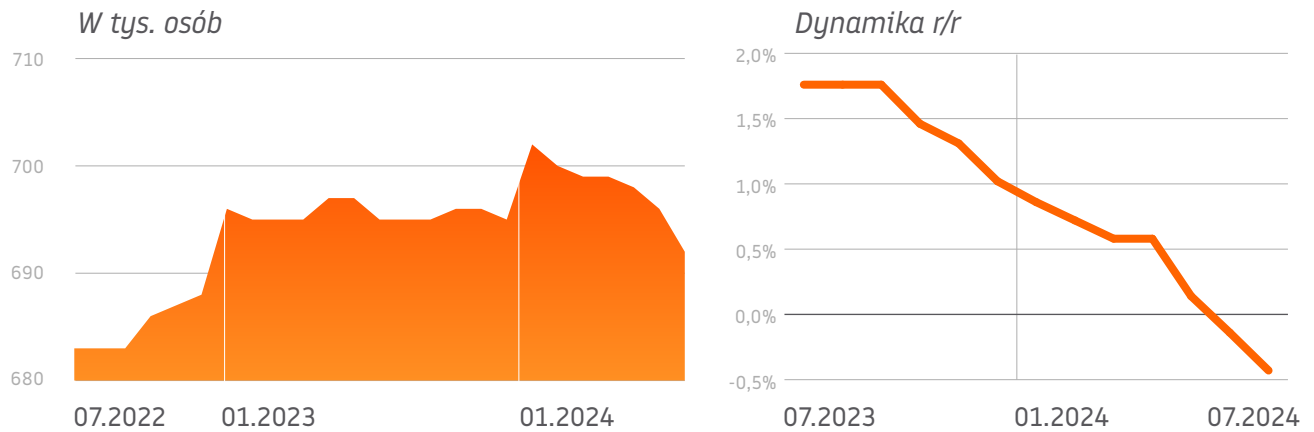
Z danych zbieranych przez Grant Thornton i firmę Element z 50 największych portali rekrutacyjnych wynika, że liczba ofert pracy w połowie 2024 r. (ostatnie dostępne dane) wzrosła o 4 proc. rok do roku w przypadku kierowców i o 7 proc., jeżeli chodzi o magazynierów. To sugeruje, że rynek pracy trzyma się nieźle. Jak wyjaśnić tę dywergencję? Spadek zatrudnienia i wzrost liczby wakatów to klasyczny sygnał niedopasowania popytu i podaży pracy. Z powodów cyklicznych koniunktura nie jest dobra,

jednocześnie z powodów strukturalnych dostępność pracowników jest coraz niższa. To powoduje presję na wzrost wynagrodzeń.

Wynagrodzenia w Polsce pozostają niższe niż średnia unijna, ale w ostatnich latach znacząco przyspieszyły. Koszt pracy za godzinę w sektorze TSL w Polsce wynosi 13,70 euro (dane Eurostatu za 2023 r.), co stanowi 53,3 proc. średniej unijnej. W 2008 r. relacja ta wynosiła 35,9 proc., a w 2020 r. 40,5 proc. Widać zatem, że podczas gdy w poprzedniej dekadzie wzrost płac był powolny, w ostatnich latach wyraźnie przyspieszył. Wynika to zarówno z dynamicznego wzrostu wynagrodzeń nominalnych w kraju, jak i ze znaczącej aprecjacji złotego w drugiej połowie 2023 r. w stosunku do lat 2022–2021. Wzrost wynagrodzeń nominalnych w kraju wynika z rosnącej dysproporcji między popytem na pracę a jej podażą (patrz rozdział „Rynek pracy”), a także z rozwiązań pakietu mobilności, a konkretnie z wprowadzonych w 2022 r. krajowych przepisów likwidujących podróż służbową, jako formę wykonywania zadań służbowych w przewozach międzynarodowych.

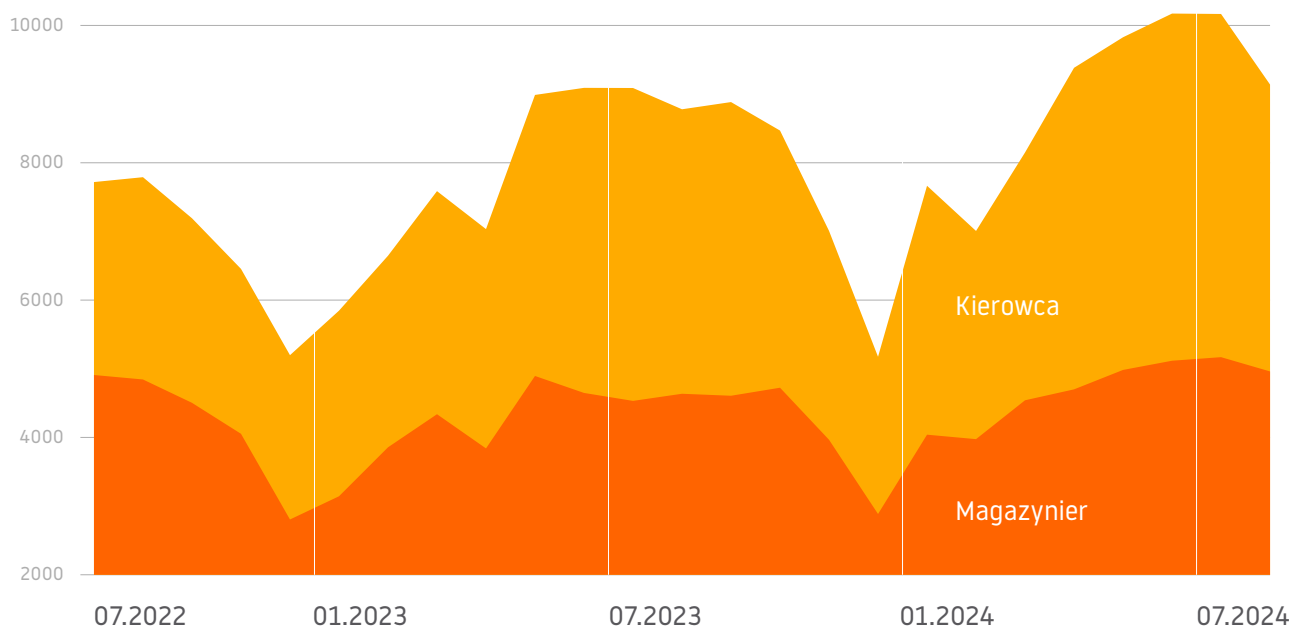
Dla porównania średnia płaca godzinowa w sektorze TSL w Czechach wynosi 16,70 euro, na Słowacji 14,80 euro, na Litwie 13,60 euro, a na Węgrzech 12 euro. Choć polska branża transportowa utrzymuje konkurencyjność kosztową, stopniowa konwergencja płac, zwłaszcza w porównaniu z krajami Europy Południowej, może w najbliższych latach doprowadzić do utraty części rynku przewozów w Europie. Utrzymanie konkurencyjności na europejskim rynku w kontekście zbliżania się poziomów wynagrodzeń będzie jednym z głównych wyzwań dla polskiego sektora transportowego w nadchodzących latach.

WYKRES 16. Pracujący w sektorze transport i gospodarka magazynowa, w tys. osób (lewy wykres), dynamika rok do roku (prawy wykres)

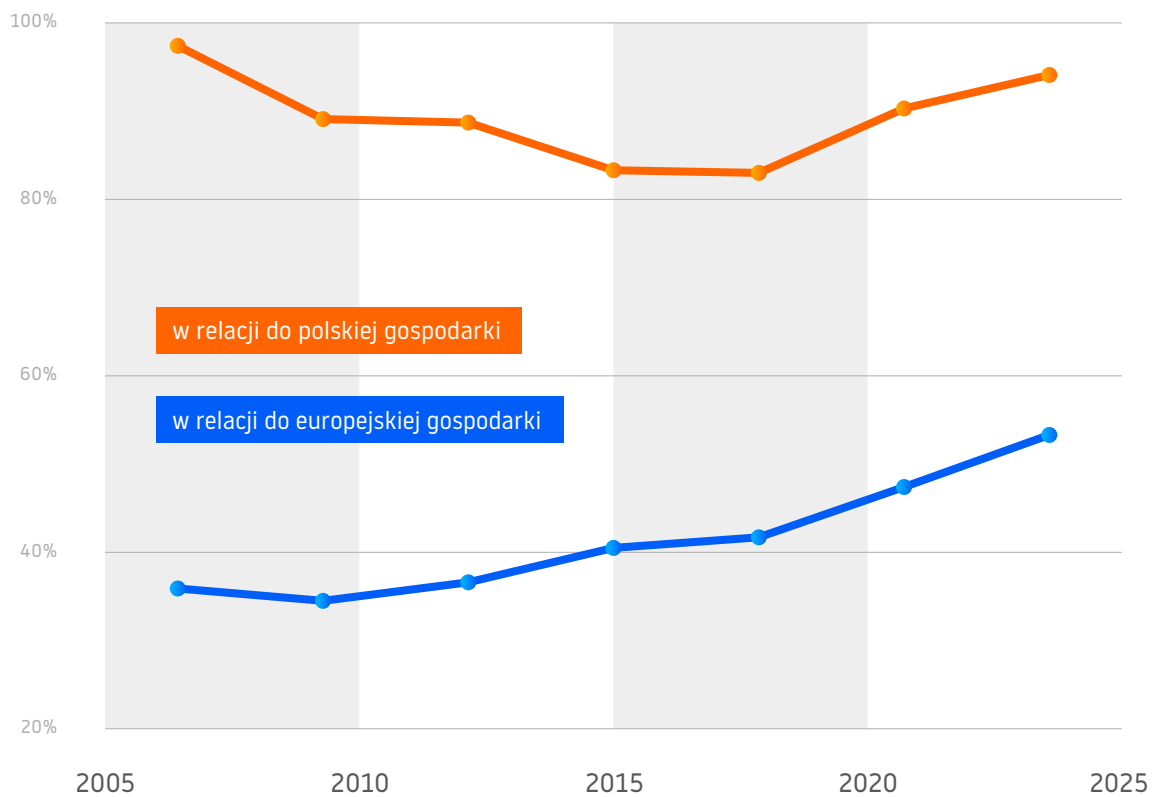


Źródło: Grant Thornton i Element

WYKRES 17. Liczba ofert pracy na 50 największych portalach rekrutacyjnych



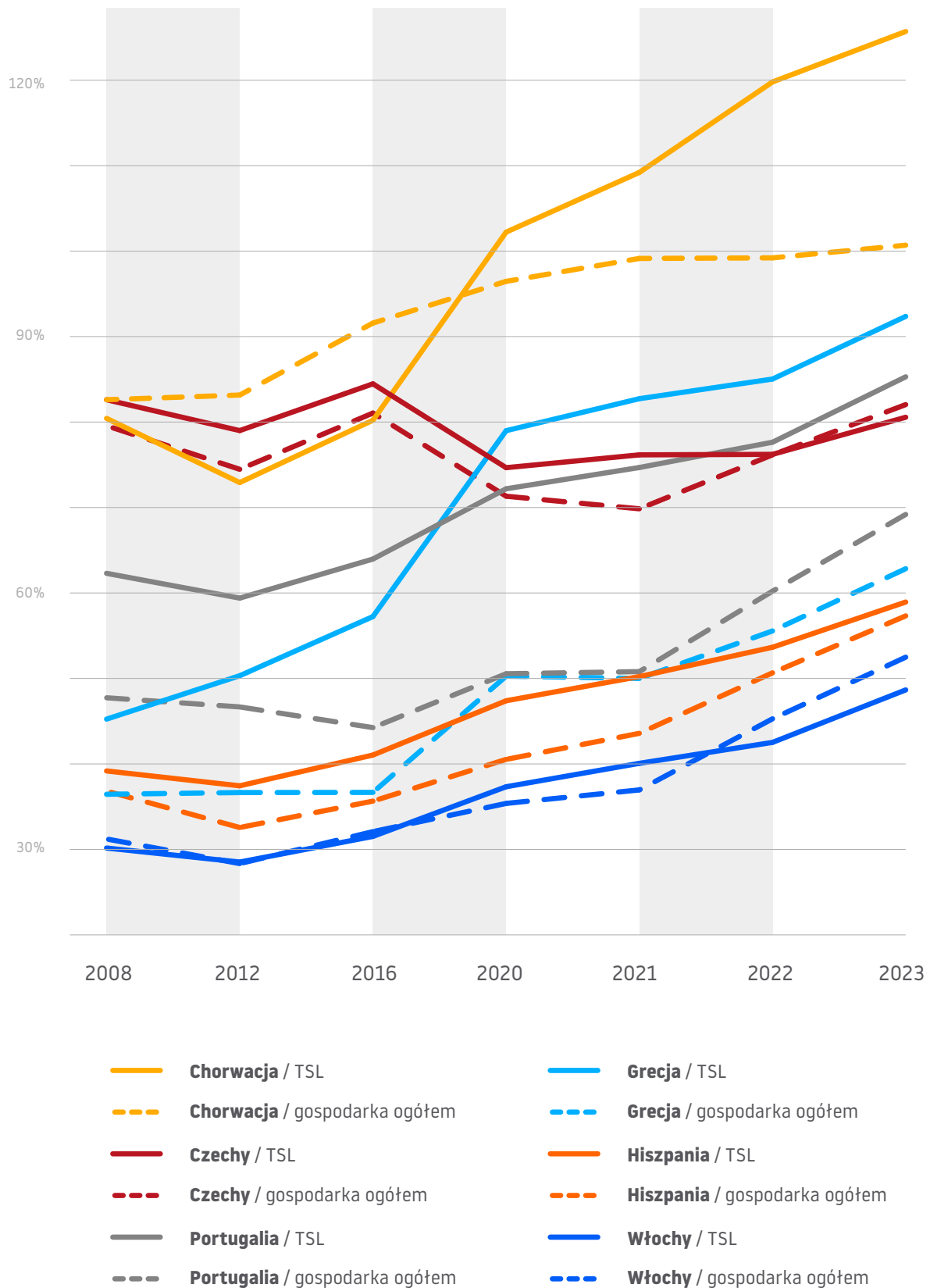
Źródło: Grant Thornton i Element

WYKRES 18. Przeciętne wynagrodzenie w sektorze TSL na tle polskiej i europejskiej gospodarki, w proc.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS i Eurostatu



WYKRES 19. Wynagrodzenie pracowników sektora TSL w Polsce jako procent wynagrodzenia w poszczególnych krajach UE, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Konkurencja ze Wschodu

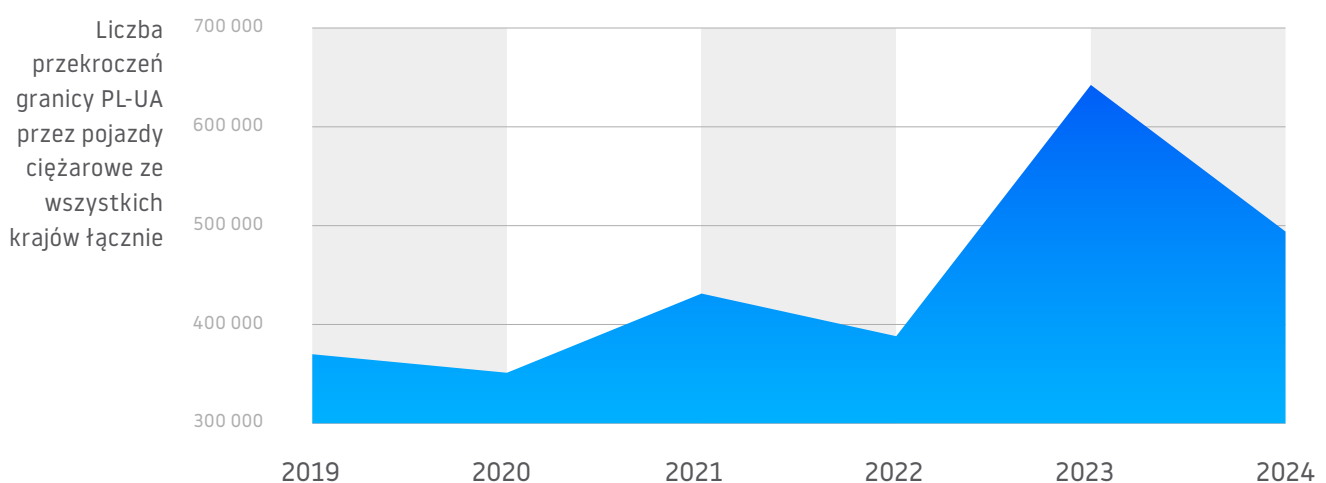
Liberalizacja przewozów drogowych na linii Ukraina-UE doprowadziła do utraty części rynku przez niektórych polskich przewoźników. Na razie problem ten dotyka jego niewielką część. W długim okresie branża musi się szykować na tańszą konkurencję.

W związku z rosyjską agresją na Ukrainę w czerwcu 2022 r. została zawarta umowa pomiędzy UE a Ukrainą, która miała na celu zliberalizowanie przewozów drogowych, aby zwiększyć wymianę handlową pomiędzy naszym wschodnim sąsiadem a rynkiem unijnym. Umowa ta miała dwa skutki. Po pierwsze, zgodnie z jej celem, zwiększyła się wymiana handlowa pomiędzy Ukrainą a UE. Ale niejako skutkiem ubocznym intensyfikacji więzi handlowych był gwałtowny wzrost przewozów drogowych realizowanych przez przewoźników ukraińskich, co uderzyło w interesy polskiej branży transportowej. W latach 2021–2023 liczba pojazdów ciężarowych zarejestrowanych na Ukrainie i przekraczających drogowe przejścia graniczne PL-UA wzrosła aż o 45,4 proc. W rezultacie według danych Ministerstwa Infrastruktury udział

polskich przewoźników w transporcie drogowym między Polską a Ukrainą skurczył się w okresie 2021–2023 z 38 do zaledwie 8 proc.

Obecna konkurencja ze Wschodu jak na razie dotyka niewielu polskich przewoźników (ok. 1 tys. firm na ponad 100 tys.), ponieważ w zdecydowanej większości świadczą oni usługi dla krajów zachodnich, gdzie ukraińskim firmom trudno jest się przebić. Jednak długookresowo konkurencja ta może stanowić wyzwanie dla polskich przewoźników. Wraz z procesem akcesyjnym Ukrainy do Unii Europejskiej może nastąpić stopniowe otwieranie rynku transportu drogowego dla tych państw. Tym samym niskie koszty świadczenia usług przez polskie firmy transportowe mogą przestać być ważną przewagą konkurencyjną.

WYKRES 20. Ruch graniczny samochodów ciężarowych pomiędzy Ukrainą i Polską, dane za styczeń – czerwiec każdego roku



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Komendy Głównej Straży Granicznej

Wojciech Cybulski, Prezes Zarządu, Vos Logistics

Przyszłością i potencjalnym zagrożeniem może być rynek ukraiński – to duży rynek z wielkim potencjałem, gdzie mogą zacząć powstawać firmy transportowe wypierające Polaków z rynku europejskiego. Możliwe są dwa scenariusze. W pierwszym, Polska wykorzysta potencjał Ukrainy podobnie jak kiedyś Niemcy wykorzystały potencjał Polski – będziemy organizatorami transportu, podczas gdy Ukraińcy będą dostarczać kierowców. W drugim scenariuszu, ukraińskie firmy staną się naszą konkurencją, stopniowo zdobywając własną pozycję na rynku europejskim.



Według danych za pierwszy kwartał 2023 r. średnia płaca kierowcy międzynarodowego na Ukrainie wynosi 1,3 tys. dol., podczas gdy w Polsce ponad dwukrotnie więcej, tj. 2,8 tys. dol. Do tego w związku z nowymi regulacjami unijnymi (np. Zielony Ład i pakiet mobilności) polscy przewoźnicy obciążani są dodatkowymi kosztami, które nie obejmują przewoźników spoza UE.

Mimo ryzyka konkurencja ze Wschodu nie powinna być wyzwaniem. Proces akcesji do UE będzie wiązać się ze spełnieniem wielu zobowiązań związanych z regulacjami unijnymi, co może ograniczyć konku-

rencyjność kosztową Ukrainy. Dodatkowo polscy przewoźnicy w wielu segmentach mają przewagi konkurencyjne. Są to firmy bardziej nowoczesne i innowacyjne, o ustabilizowanej pozycji wśród zachodnich kontrahentów, szybciej dostosowujące się do zmian związanych z polityką klimatyczną. Wobec problemu braku kierowców współpraca z firmami ukraińskimi może też dla wielu polskich przedsiębiorstw, szczególnie tych świadczących bardziej złożone usługi logistyczne, stanowić szansę na outsourcing. W niektórych segmentach rynku Ukraina mogłaby wobec Polski odegrać taką rolę, jaką Polska w ostatnich 20 latach odegrała wobec Niemiec.

Nakłady rozwojowe w sektorze TSL

12 proc. – tyle wynosi relacja inwestycji do przychodów w sektorze TSL. To wyraźnie więcej w stosunku do poprzedniego roku, gdy było to 9 proc. We wszystkich przedsiębiorstwach w gospodarce jest to średnio 4 proc.

Roczne inwestycje całego sektora sięgają ok. 34 mld zł (szacunek za 2023 r., +3 mld zł rok do roku), przy czym w samym transporcie drogowym jest to ok. 16,5 mld zł (+7 mld zł rok do roku). Dane te dotyczą tylko firm zatrudniających co najmniej 10 osób, ale te odpowiadają za zdecydowaną większość nakładów rozwojowych. Dla całego sektora inwestycje stanowią 11,9 proc. w relacji do przychodów, a dla branży transportu drogowego ok. 11 proc. Natomiast średnia relacja inwestycji do przychodów w całym sektorze przedsiębiorstw wynosi 4 proc. Skłonność firm do inwestowania w rozwój dobrze pokazuje także wskaźnik nakładów rozwojowych w przeliczeniu na pracow-

nika. W sektorze TSL wynosił on w 2023 r. 65 tys. zł w porównaniu z 44 tys. zł dla całego sektora przedsiębiorstw. W przypadku branży transportu drogowego jest to ok. 61 tys. zł. Ważnym zjawiskiem jest również systematyczny wzrost udziału nakładów na budynki w ogólnych nakładach na środki trwałe. W 2015 r. udział budynków w nakładach sektora TSL wynosił 53 proc., w 2019 r. 56 proc., a w 2023 r. 57,4 proc. To pochodna dynamicznego rozwoju rynku magazynowego. Ten trend sugeruje, że wzrasta znaczenie usług okołotransportowych, co – jak wspomniano – jest istotne z punktu widzenia wzrostu wartości dodanej i poprawy efektywności.

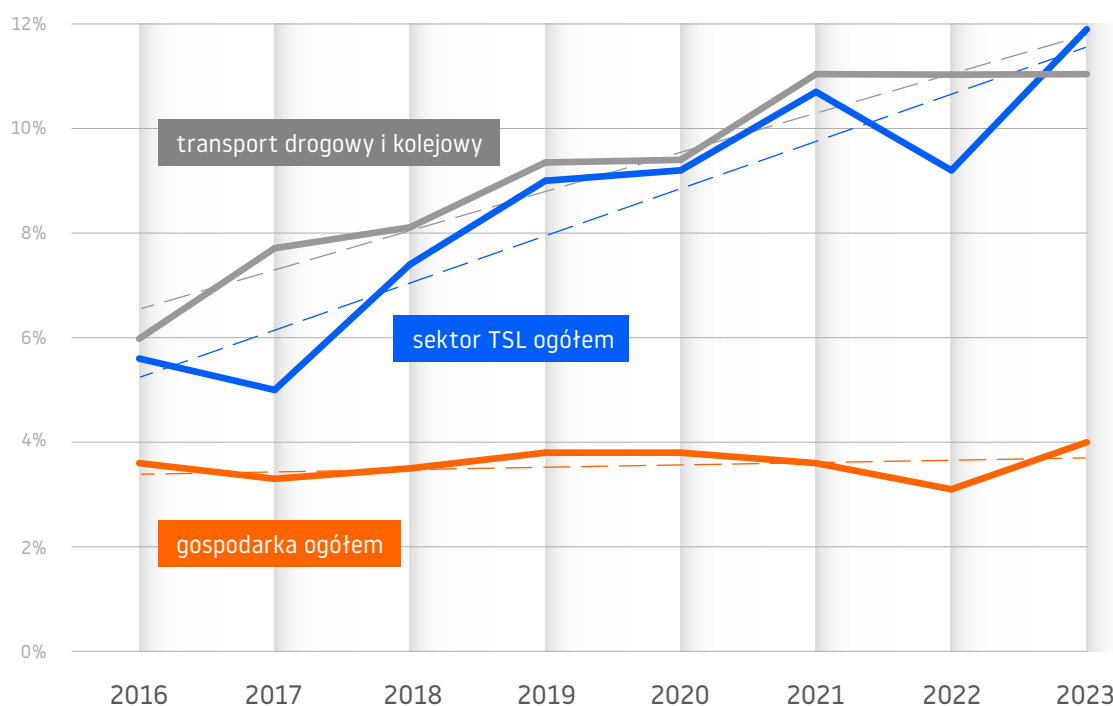
Jednocześnie stosunkowo niski jest udział sektora w wydatkach inwestycyjnych na własność intelektualną, w której dominującą pozycją są nakłady na oprogramowanie. TSL odpowiada za 7,5 proc. nakładów na oprogramowanie, a sam transport drogowy za 1,7 proc. To sugeruje, że cyfryzacja postępuje w umiarkowanym tempie. Chociaż oba odsetki istotnie wzrosły w 2023 r., co jest spójne z tezą, że firmy TSL coraz większy nacisk kładą na inwestowanie w postęp technologiczny.

Co ciekawe, w latach 2022–2023 stopa inwestycji w transporcie drogowym zwiększyła się o ok. 5 p. proc. Istotnie zwiększyła się też stopa inwestycji w całym sektorze TSL, bo o ponad 2 p. proc. Tym samym inwestycje zachowywały się niecyklicznie – nie malały w okresie dekonjunktury. Dlaczego?

Wzrost stopy inwestycji może wynikać z opóźnień w dostawach sprzętu motoryzacyjnego – zamówienia zostały złożone w latach 2021–2022, ale dotarły dopiero w 2023 r. i wtedy zostały zarejestrowane w bilansach firm. To mogło sztucznie podnieść skłonność inwestycyjną. Inne czynniki, który mogły oddziaływać na przyrost inwestycji, to konsekwencje wybuchu wojny w Ukrainie, np. budowa terminali intermodalnych, a także koniec dostępu do środków unijnych przypadający na 2023 r. zgodnie z zasadą n+3 (możliwość wydawania pieniędzy z UE kończy się trzy lata po formalnym zakończeniu danej perspektywy finansowej).

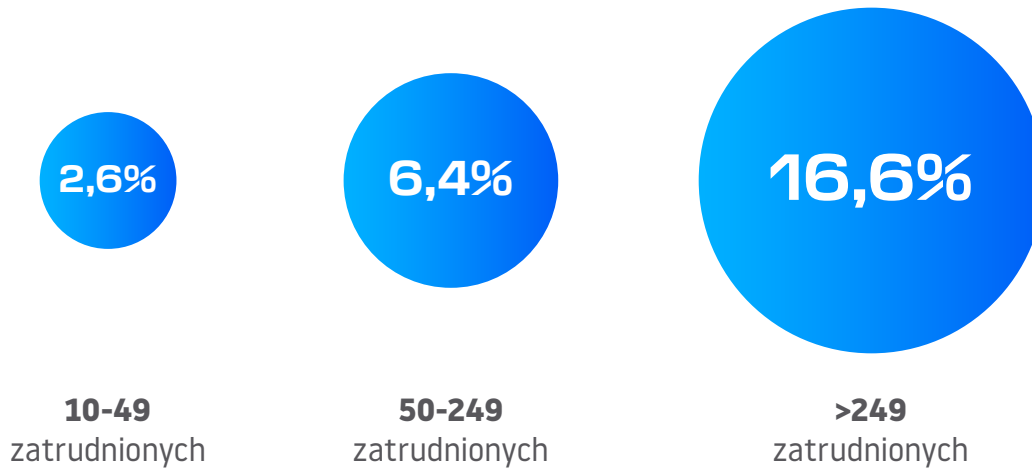
Wiele wskazuje więc, że w 2024 r. zauważalny będzie spadek stopy inwestycji – zarówno w gospodarce ogółem, TSL, jak i w transporcie drogowym. W napływach funduszy UE nastąpiła przerwa, wyniki finansowe firm znacząco się pogorszyły, a dodatkowo stopy procentowe utrzymywane są na wysokim poziomie.

WYKRES 21. Relacja nakładów brutto na środki trwałe do przychodów przedsiębiorstw, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

WYKRES 22. Relacja nakładów brutto na środki trwałe do przychodów przedsiębiorstw w sektorze TSL, w podziale na liczbę zatrudnionych w firmie pracowników, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

Rola sektora TSL w bilansie płatniczym Polski

*Stopniowe zwiększanie się udziału przychodów z usług transportowych w polskim eksporcie i bilansie płatniczym zostało zatrzymane w 2023 r. Należy jednak zaznaczyć, że usługi transportowe wciąż generują bardzo wysoką nadwyżkę handlową. **W żadnym innym kraju UE eksport netto tych usług nie jest tak wysoki jak w Polsce.***

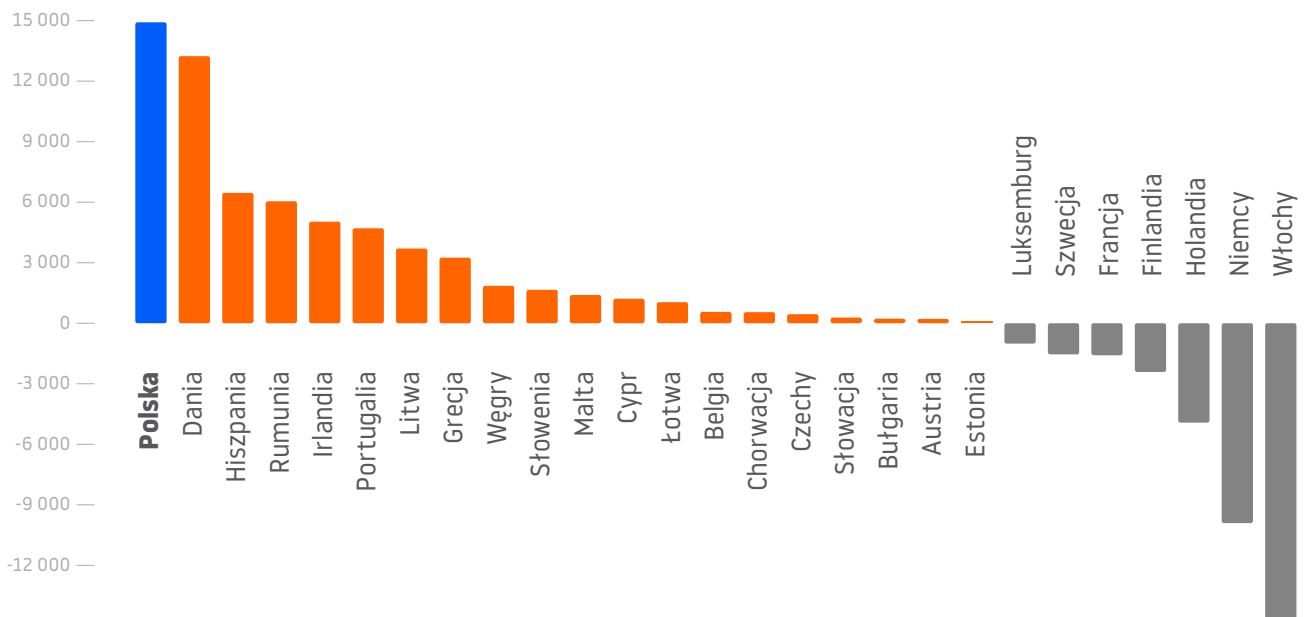
W 2023 r. eksport usług transportowych stanowił 27,7 proc. eksportu usług ogółem z Polski wobec 29 proc. w 2022 r. i 27 proc. w 2019 r. Udział w eksporcie ogółem – licząc towary i usługi – wyniósł 6,4 proc. wobec 6,5 proc. w 2022 r. i 6 proc. w 2019 r. Zatem znaczenie usług transportowych w wymianie handlowej zmniejszyło się po tym, jak branża odegrała fundamentalną rolę w łagodzeniu kryzysu bilansu płatniczego w 2022 r. po inwazji Rosji na Ukrainę.

Usługi transportowe pozostają jednak ważnym elementem eksportu netto ogółem w polskiej gospodarce. Polska należy do krajów z największym poziomem eksportu netto w usługach transportowych, który w 2023 r. wyniósł 15 mld euro.

Na drugim miejscu jest Dania – potęga w logistyce morskiej – z 13 mld euro nadwyżki, na trzecim Hiszpania z 6,5 mld euro.

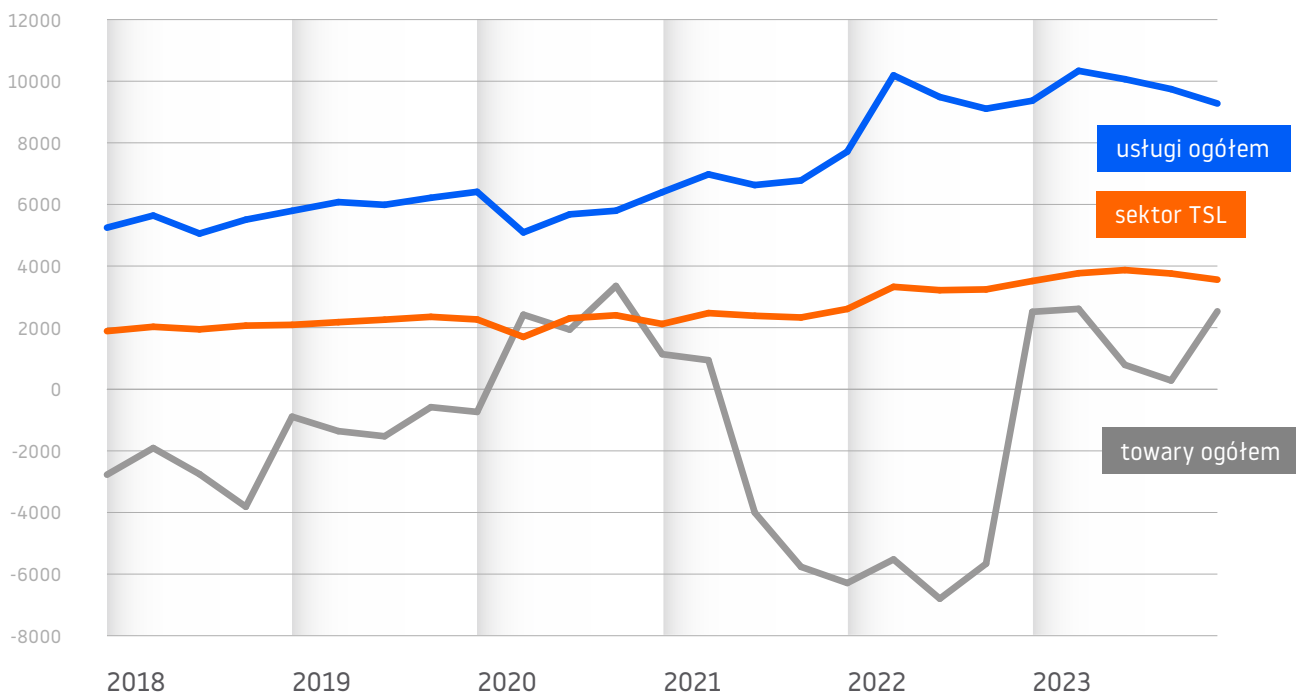
Tak wysoki eksport usług jest do pewnego stopnia efektem relatywnie niskich płac. Wyzwanie stojące przed Polską polega więc na doprowadzeniu do stopniowego wzrostu wynagrodzeń, również tych wyrażonych w euro, bez pogorszenia konkurencyjności. Proces ten może odbyć się tylko poprzez jednoczesne podnoszenie wydajności pracy, co w przypadku transportu oznacza konieczność podniesienia oferty usług wysokiej wartości dodanej, takich jak usługi logistyczne, dystrybucyjne, magazynowe.

WYKRES 23. Eksport netto usług transportowych w krajach UE, w mln euro (2023 r.)



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 24. Saldo handlu zagranicznego Polski towarami i usługami, w mln euro



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych NBP



2.

Struktura rynku transportu drogowego

Przewozy vs. usługi logistyczne

*Polski sektor TSL wciąż mocniej niż w przypadku innych krajów UE oparty jest na przewozie towarów, a nie na usługach logistycznych. Jednak zaczyna się to wyraźnie zmieniać, a ta ewolucja rynku w kierunku większego znaczenia usług sprawia, że **wartość dodana zaczyna rosnąć w relacji do przychodów.***

Średnio w UE usługi logistyczne, spedycyjne i inne towarzyszące stanowią ok. 43 proc. przychodów firm w sektorze transportu towarów. Magazynowanie odpowiada za 4 proc., a transport i przewóz za 53 proc. W Polsce te udziały wyglądają następująco: logistyka, spedycja i inne – 24 proc., magazynowanie – 5 proc., transport i przewóz – 71 proc. Polska w tym zakresie wyróżnia się nie tylko na tle całej UE, lecz również na tle regionu Europy Środkowej (Grupa Wyszehradzka, Rumunia i kraje bałtyckie). W innych krajach regionu struktura rynku znajduje się pomiędzy tą występującą w Europie Zachodniej a tą cechującą Polskę. To też oznacza, że na każde euro generowanych przychodów firmy w Polsce wypracowują niższą wartość dodaną: 25 centów wobec 30 centów w Czechach i 55 centów w Niemczech.

Ale ta sytuacja stopniowo i powoli się zmienia. W Polsce rośnie udział usług logistycznych, dystrybucyjnych oraz magazynowych i jednocześnie relacja wartości dodanej do przychodów. Widać to w wielu zestawieniach danych.

Udział usług logistyczno-spedycyjnych w przychodach sektora TSL wzrósł z 19,7 proc. w 2019 r. do 24 proc. w 2022 r. (ostatnie dostępne dane). W długookresowych danych można dostrzec lekki trend wzrostowy, choć jest on mniej wyraźny niż w przypadku Czech. W danych ze sprawozdań finansowych największych przedsiębiorstw (dokładna analiza w rozdziale 3) widać, że wartość dodana w relacji do przychodów wzrosła z 16,9 proc. w 2021 r. do 22,6 proc. w 2023 r.

Ewolucja rynku w kierunku zwiększania roli usług wspierających przewozy to jedna z dróg reakcji na ograniczenia w dostępności pracowników fizycznych i rosnące wynagrodzenia. Chociaż nie zmienia to faktu, że podstawową przewagą polskich firm jeszcze przez wiele lat będzie niski koszt przewozu, łączony z wysoką jakością usług przewozowych. Ruch w stronę świadczenia usług wyższej wartości dodanej będzie się odbywał powoli i nie będzie rewolucyjną zmianą.

WYKRES 25. Łańcuch logistyczny – usługi wykonywane na poszczególnych etapach

Logistyka i dystrybucja

- odbiór od klienta
- magazynowanie
- odbiór z magazynów i dostarczenie do klienta
- terminale przeładunkowe
- konsolidacja i de-konsolidacja ładunków
- pakowanie towarów
- dystrybucja
- fulfillment e-commerce
- raportowanie emisji CO2
- logistyka 3PL, 4PL

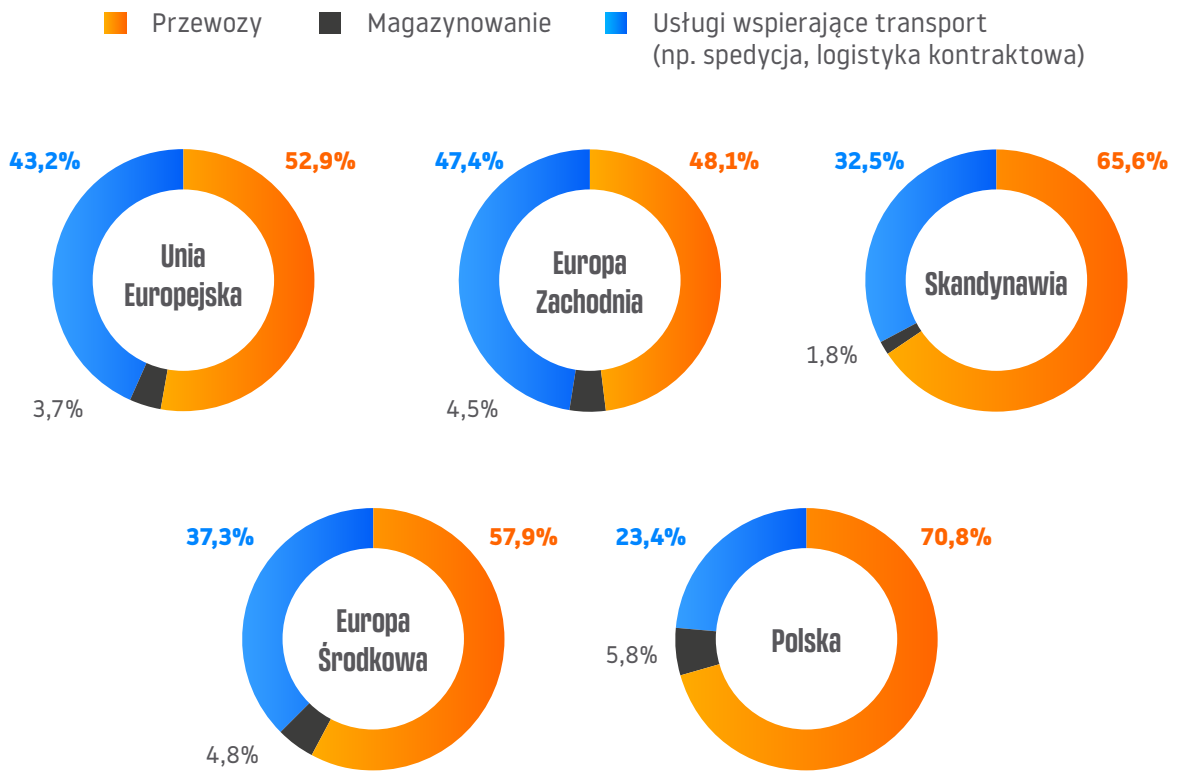
Spedycja / fracht

- rezerwacja przesyłki
- obsługa dokumentacji celnej i odprawę celną
- konsolidacja ładunków
- zarządzanie zamówieniami
- obsługa przeładunków

Przewóz

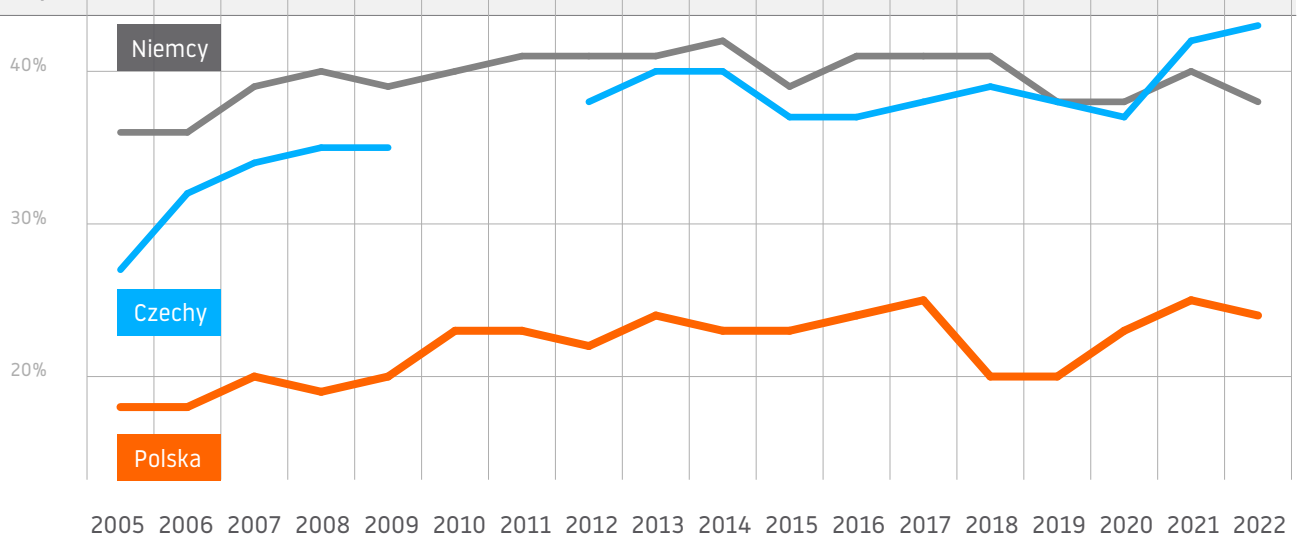
- drogowy
- kolejowy
- lotniczy
- morski
- śródlądowy
- intermodalny

WYKRES 26. Struktura łańcucha logistycznego, w proc.



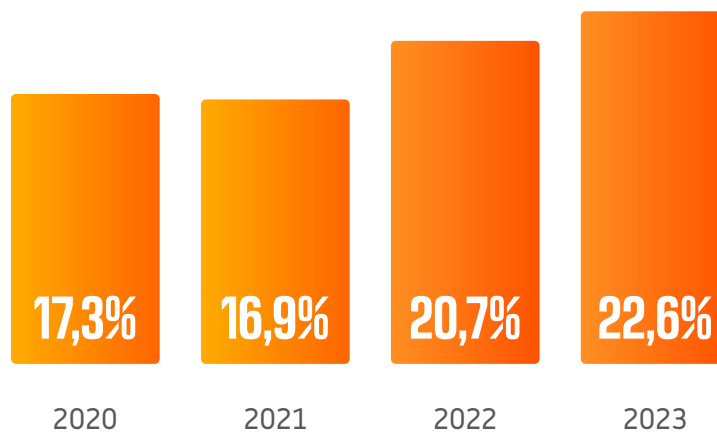
Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych SBS Eurostatu

WYKRES 27. Udział usług magazynowych, logistycznych i dystrybucyjnych w przychodach sektora TSL*, w proc.



*Brak danych dla Czech w bazie Eurostatu dla lat 2010-2011

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych SBS Eurostatu

WYKRES 28. Udział wartości dodanej w przychodach w „Top-100” firm TSL (mediana), w proc.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Transport własny vs. zlecony

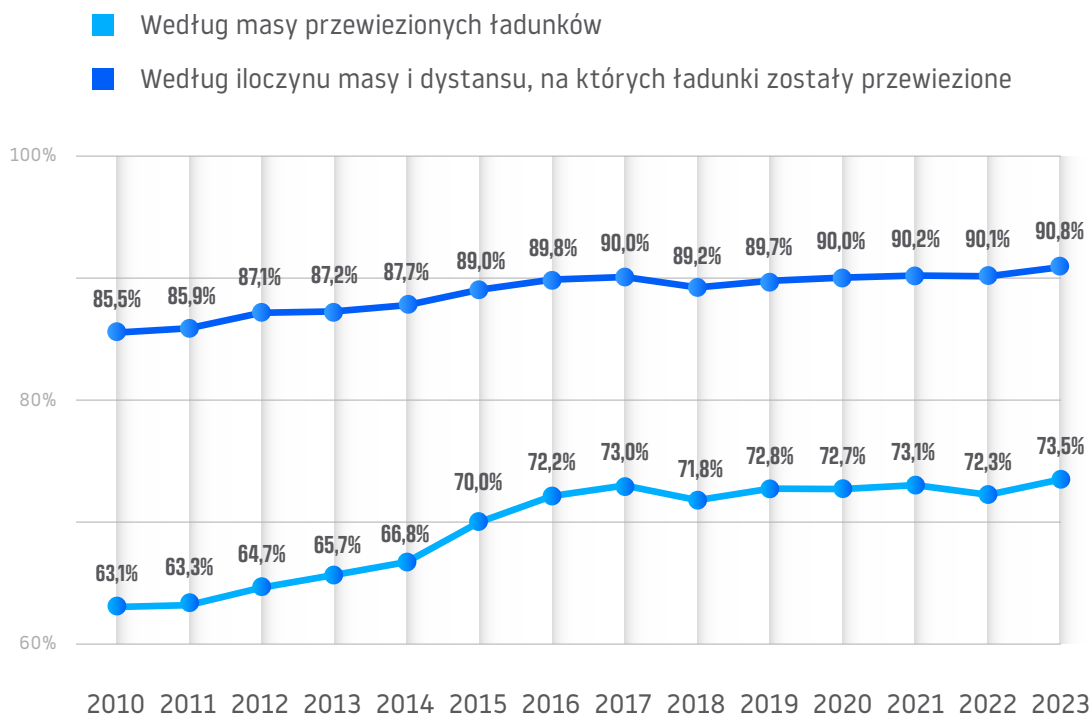
*Wciąż rośnie rola outsourcingu usług transportowych, które są wykonywane przez wyspecjalizowane firmy. Udział transportu zleconego w przewozach wzrósł z 72,3 proc. w 2022 r. do **73,5 proc. w 2023 r.** Zatem proces outsourcingu jeszcze się nie zatrzymał, chociaż rynek powoli dobija do docelowej struktury.*

Transport własny to transport realizowany na swoje potrzeby przez przedsiębiorstwa produkcyjne lub handlowe, bez angażowania firm transportowych. Transport zlecony zaś to wszystkie przewozy wykonane na zlecenie przez firmy transportowe, czy to w kontraktach, czy na tzw. rynku spot.

Udział transportu zleconego w Polsce w 2023 r. wyniósł 73,5 proc., mierząc na podstawie masy przewiezionych ładunków. To zdecydowanie mniej niż na podstawie pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach (90,9 proc.). Udział mierzony na podstawie tonokilometrów jest większy, dlatego że przewozy na dłuższe dystanse są częściej zlecane firmom zewnętrznym niż przewozy krótkodystansowe. Dla porównania pod względem liczby wykonanych kursów udział transportu zleconego wynosi 65 proc. Najważniejsze jest to, że transport zlecony rośnie szybciej niż transport ogółem, co oznacza, że proces outsourcingu jeszcze się w Polsce nie zatrzymał.

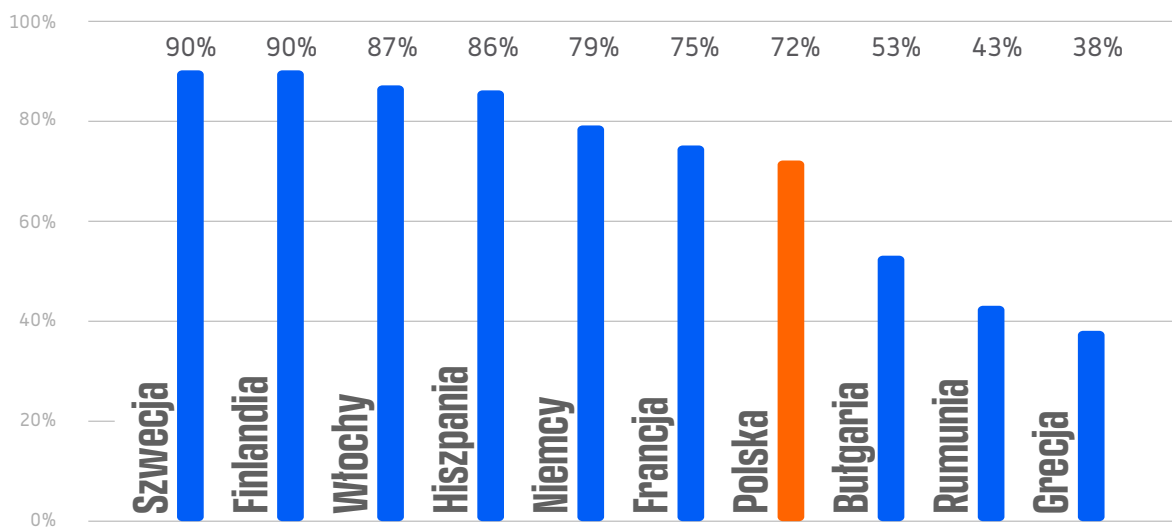
Polska jest mniej więcej w połowie stawki krajów europejskich pod względem udziału usług zleconych w transporcie. Wyższe udziały mają wszystkie największe kraje UE: Niemcy, Francja, Hiszpania i Włochy, natomiast mniejszy udział notują rynki niżej rozwinięte – Bułgaria, Rumunia czy Grecja. Ogólnie rzecz biorąc, im większa jest powierzchnia kraju, tym średnio większy udział usług transportu zleconego (dlatego Luksemburg, mimo że jest krajem rozwiniętym, notuje niski udział). To efekt tego, że większa powierzchnia oznacza bardziej złożoną sieć logistyczną. I tak na przykład wśród krajów o powierzchni do 100 tys. km kw. średni udział przewozów zleconych wynosi 70 proc., a wśród krajów o powierzchni powyżej 300 tys. km kw. – 83 proc.

WYKRES 29. Udział transportu zleconego w przewozach ogółem, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 30. Udział transportu zleconego w przewozach w krajach UE o największej powierzchni, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Pojazdy lekkie vs. pojazdy ciężkie

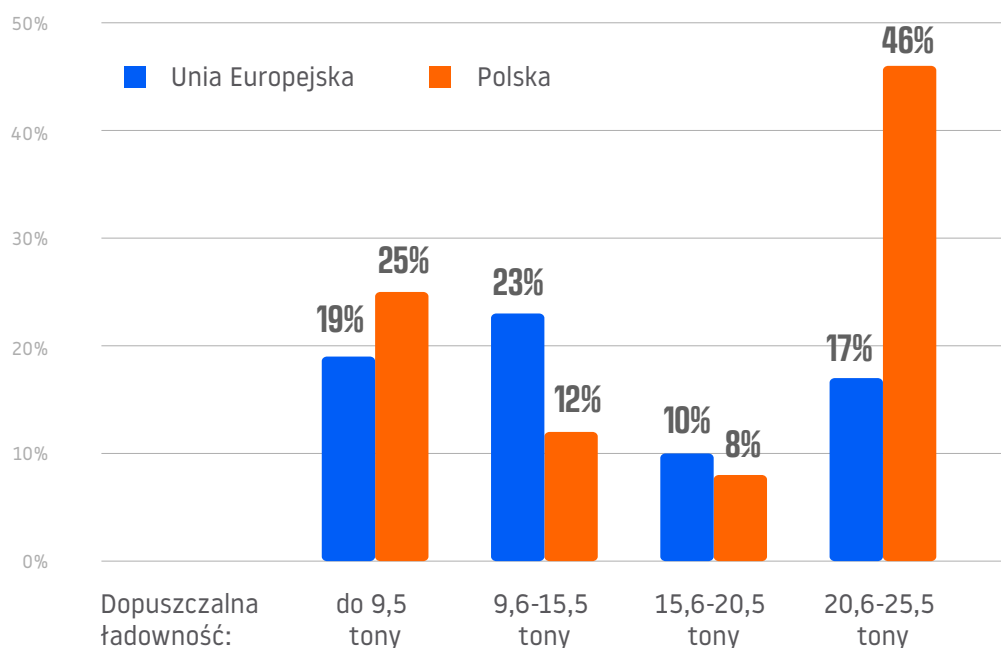
Widoczna jest tendencja do zmniejszania roli pojazdów o ładowności 9,5–20,5 tony, przy jednoczesnym wzroście udziału pojazdów o najwyższej ładowności. Może to wskazywać na postępującą ewolucję i złożoność systemu logistycznego, w którym transport do centrów dystrybucyjnych wykonują mniejsze pojazdy, a przewóz między centrami – większe.

W roku 2022 (najnowsze dostępne statystyki) w Polsce w sektorze transportu drogowego odnotowano 107,1 mln przejazdów. Z tej liczby 27 proc. stanowiły przejazdy pojazdami o ładowności do 9,5 tony. W tym segmencie średni roczny spadek wynosi -1,3 proc., przy czym zauważalna jest różnica między transportem we własnym zakresie (realizowanym przez przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe), gdzie średnioroczna zmiana to -2,9 proc., a transportem komercyjnym, gdzie wynosi ona +0,2 proc. Kolejne 22 proc. przejazdów wykonały pojazdy o ładowności 9,5–20,5 tony. Tu obserwuje się znaczące spadki w dłuższej perspektywie, ze średnioroczną zmianą na poziomie ok. -5,6 proc. Pozostałe przejazdy reali-

zują pojazdy o ładowności powyżej 20,5 tony i w tym segmencie długoterminowo notuje się wyraźne wzrosty, rzędu 8,9 proc.

Jak ta sytuacja prezentuje się na tle innych państw UE? Polska generalnie charakteryzuje się strukturą przewozów silnie ukierunkowaną na pojazdy o najwyższej ładowności, powyżej 20,5 tony. W UE dystrybucja przewozów jest bardziej równomierna, a stosunkowo większe znaczenie mają pojazdy o ładowności 9,5–20,5 tony. Ta rozbieżność wynika z tego, że polskie firmy transportowe w znacznym stopniu generują przychody z usług cross-trade i kabotażu na dalekich trasach w krajach Europy Zachodniej.

WYKRES 31. Udział pojazdów w przewozach według ładowności pojazdu, pod względem liczby kursów, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

Przewozy krótko- vs. długodystansowe

Firmy transportowe systematycznie zwiększają średnią odległość świadczonych usług. Co więcej, po kryzysie związanym z COVID-19 ten trend uległ wyraźnemu przyspieszeniu.

W roku 2022, w porównaniu z 2019 (czyli okresem przed pandemią COVID-19), najszybciej rozwijały się usługi polskich firm transportowych na trasach 150–499 km (średni przyrost rok do roku wyniósł 6 proc.). Najmniejszą dynamikę odnotowano na trasach poniżej 50 km (średnia roczna zmiana to -0,5 proc.). Stosunkowo dynamicznie rozwijały się również usługi na dłuższych dystansach, przekraczających 500 km (średni wzrost o 3 proc. rok do roku w ostatnim okresie). Jest to efektem zarówno szybko rosnących przewozów w granicach Polski, Niemiec i innych krajów ościennych, jak i coraz częstszych kursów do południowej części Europy.

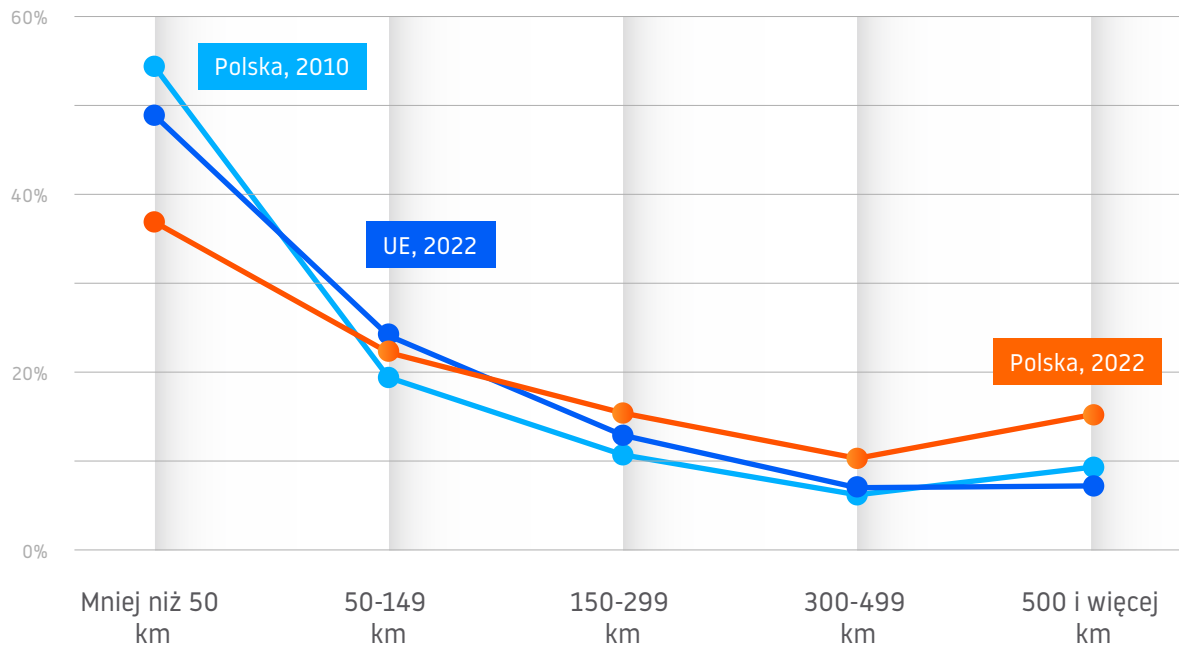
W zestawieniu z innymi państwami Unii Europejskiej firmy zarejestrowane w Polsce charakteryzują się strukturą usług transportowych znacznie bardziej ukierunkowaną na dłuższe trasy. W przypadku polskich przewoźników udział przewozów do 50 km wynosi jedynie 37 proc., podczas gdy średnia dla UE to 49 proc. Przewozy na odcinkach 50–500 km stanowią w Polsce 49 proc. wszystkich usług, a w UE 44 proc. Z kolei przewozy powyżej 500 km to w Polsce 15 proc., a średnio w UE tylko 7 proc. Ta różnica może wynikać zarówno z dużego znaczenia usług cross-trade dla polskich firm, jak i ze zmiany w strukturze przewożonych towarów.

Na krótkich dystansach, do 50 km, w Polsce transportuje się głównie materiały budowlane, jak piasek i żwir. Stanowią one ponad 40 proc. masy towarów przewożonych na tych odcinkach. Jednocześnie systematycznie wydłuża się średnia odległość transportu wszystkich materiałów budowlanych, a najszybciej rośnie liczba przewozów na dystansach 1000–1999 km. Na średnich odcinkach, 150–500 km, zwiększa się względne znaczenie produktów rolnych i żywnościowych. Ich transport rozwija się szybciej niż średnia

dla całego sektora, ponieważ jest to obszar polskiej specjalizacji produkcyjnej. O ile materiały budowlane przesuwają się z krótkich na średnie dystanse, o tyle produkty rolno-spożywcze przemieszczają się ze średnich na długie trasy. Największy wzrost transportu tego rodzaju towarów obserwuje się na odcinkach 500–1000 km. Obok artykułów spożywczych na najdłuższych trasach dominuje transport wyrobów i półfabrykatów przemysłowych, takich jak produkty z metali, tworzyw sztucznych, drewna czy papieru oraz transport surowców energetycznych, w tym węgla, ropy i gazu. Ich wzrost również przekracza średnią rynkową i także koncentruje się coraz bardziej w kategorii przewozów 500–1000 km.



WYKRES 32. Na jakich dystansach przewozi się towary – udziały klas według masy przewożonego ładunku, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

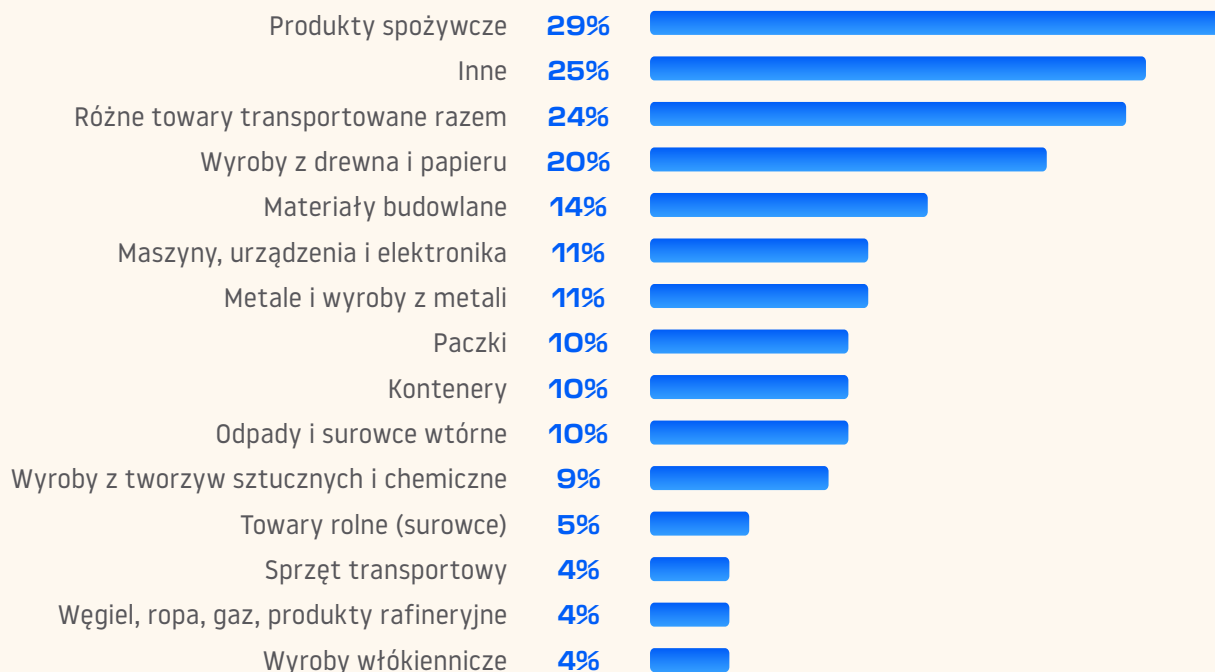
Rodzaje przewożonego towaru BADANIE ANKIETOWE

*W latach pandemii COVID-19 i tuż po niej bardzo mocno rosły przewozy trwałych dóbr konsumpcyjnych. Ale zmiana struktury popytu – od towarów w kierunku usług – sprawia, że **przewozy tych dóbr wykazują ujemną dynamikę.***

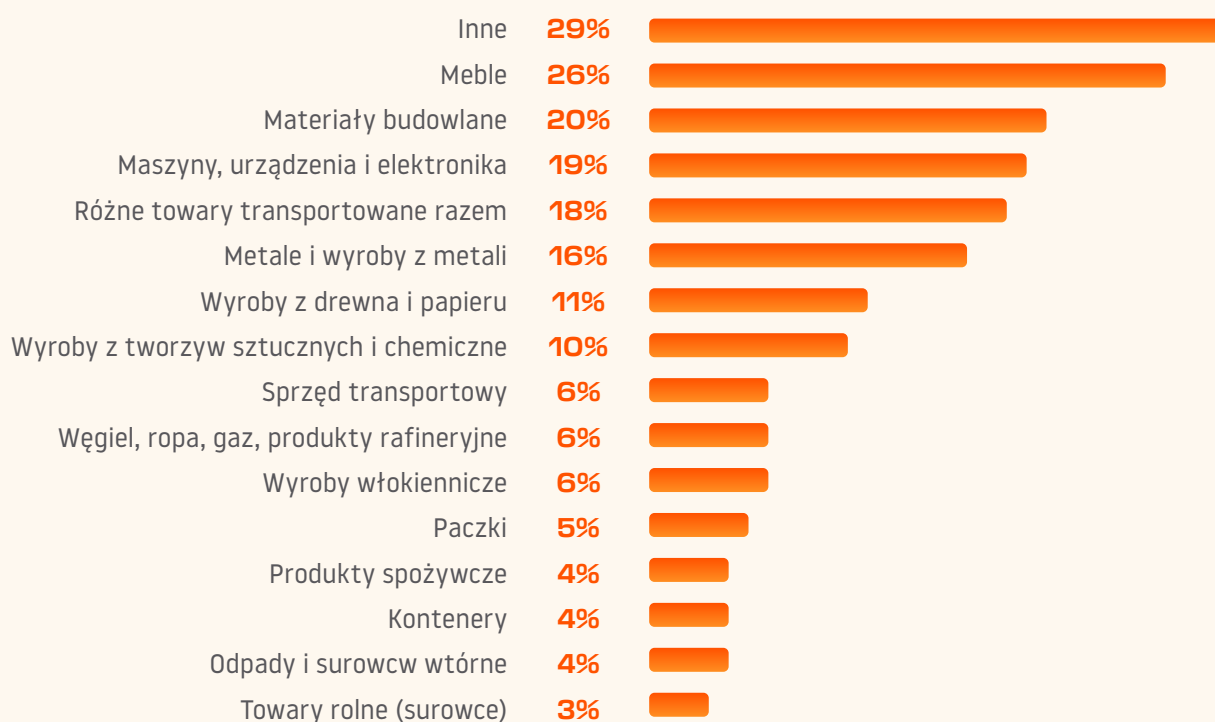
Z badania ankietowego TLP i SpotData wynika, że przedsiębiorstwa transportowe oceniają sektor spożywczy jako najbardziej atrakcyjny pod względem dynamiki przychodów. Warto podkreślić, że tak samo było w badaniu z poprzedniego roku. Może to wynikać z tego, że sektor spożywczy ma swoją specyfikę – popyt na te towary cechuje się niską elastycznością cenową i dochodową popytu. Innymi słowy, popyt jest stały niezależnie od zmiany cen czy dochodu gospodarstw domowych. Na drugiej i trzeciej pozycji są „inne” przewozy i „różne towary transportowane razem”, a więc przewóz drobnicowy. Natomiast na czwartym miejscu są wyroby z drewna i papieru. Stawkę zamykają surowce energetyczne (węgiel,

ropa, gaz, produkty rafineryjne) oraz wyroby włókiennicze. W badaniu firmy odpowiadały także, które segmenty przewozów według nich rosły najwolniej w ciągu ostatniego roku. Zaliczają się do nich przewozy trwałych dóbr konsumpcyjnych: mebli oraz maszyn, urządzeń i elektroniki, czyli sprzętu RTV. Taki obraz rynku jest zbieżny z twardymi danymi statystycznymi, a przyczyn należy szukać w zmianie struktury popytu w gospodarce.

WYKRES 33. *Które segmenty przewozów rosły najbardziej dynamicznie w Państwa firmie w ciągu ostatniego roku?*



WYKRES 34. *Które segmenty przewozów zmalały najbardziej w Państwa firmie w ciągu ostatniego roku?*



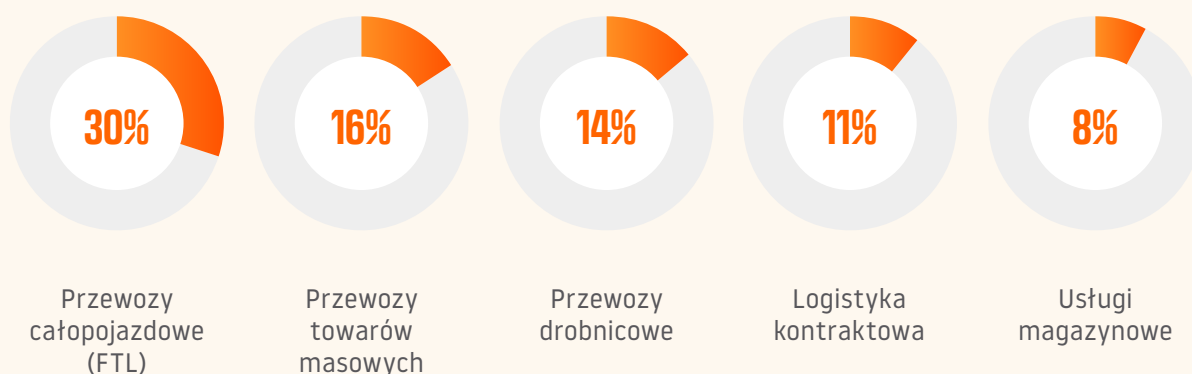
Rodzaje świadczonych usług BADANIE ANKIETOWE

Przewozy towarów odbywają się w ramach różnych typów usług logistycznych – od usług magazynowych przez logistykę kontraktową aż po przewozy całopojazdowe. Z badania przeprowadzonego przez TLP i SpotData wynika, że wszystkie rodzaje usług znalazły się w dekoniunkturze w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Najgorzej radził sobie transport całopojazdowy.

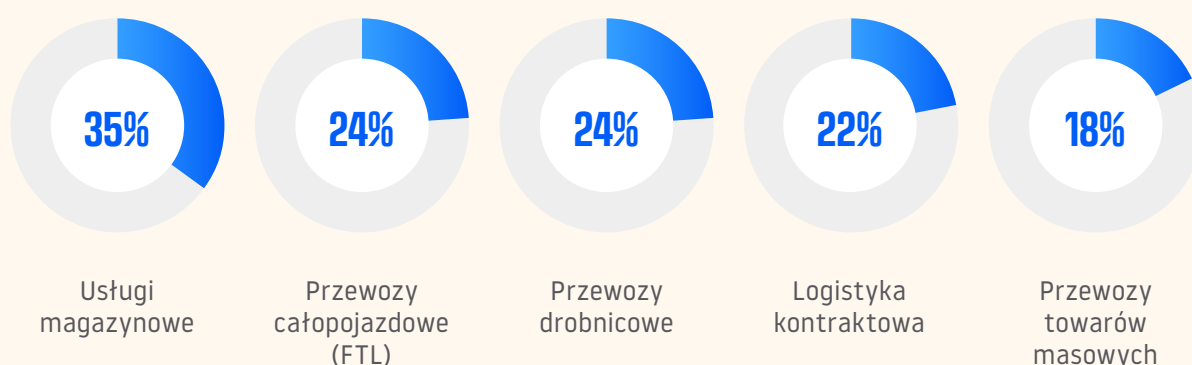
We wszystkich usługach transportowych (od logistyki kontraktowej przez usługi magazynowe po przewóz towarów) więcej firm wskazywało na recesję, stagnację lub niski wzrost poniżej trendu niż na

stabilny lub silny rozwój. To kolejny dowód, że spowolnienie trwa. Jednak między poszczególnymi usługami transportowymi zauważalne są istotne różnice. Najgorzej sytuacja wygląda w transporcie całopojazdowym, gdzie aż 53 proc. ankietowanych firm wskazało na recesję lub stagnację w ciągu ostatniego roku. Najlepiej z kolei swoją sytuację oceniły przedsiębiorstwa zajmujące się usługami magazynowymi. Spośród nich tylko 22 proc. wskazało na stagnację lub recesję i 35 proc. stwierdziło, że tempo rozwoju w ostatnich 12 miesiącach było stabilne lub silne.

WYKRES 35. Odsetek firm wskazujących, że w danych obszarach rynku obserwują recesję, w proc.



WYKRES 36. Odsetek firm wskazujących, że w danych obszarach rynku obserwują wzrost zgodny z trendem lub powyżej trendu, w proc.





3.

**Firmy transportowe
działające na rynku**

Liczba firm obsługujących transport międzynarodowy

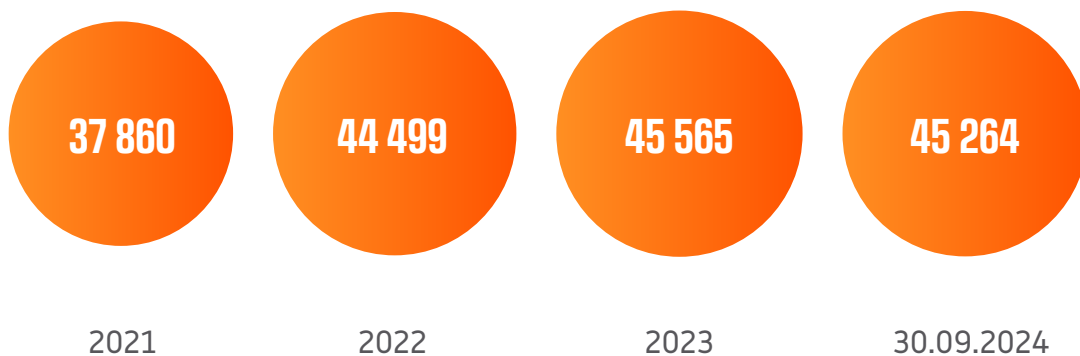
Do 2023 r. liczba firm transportowych posiadających licencję wspólnotową na przewóz międzynarodowy rosła. Ale w 2024 r. ten trend się zatrzymał, co odzwierciedla trudną sytuację rynkową.

W ciągu ostatnich lat liczba przedsiębiorstw z licencją wspólnotową na wykonywanie międzynarodowego przewozu rzeczy transportem drogowym istotnie wzrosła. W 2018 r. liczba takich firm wynosiła w Polsce blisko 36 tys., natomiast na koniec 2023 r. było to już 45,6 tys., co oznacza wzrost o 26,6 proc. Za część tego wzrostu odpowiada zmiana zakresu pojazdów objętych sprawozdawczością – do 2021 r. były to pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a od 2022 r. o dmc powyżej 2,5 tony (chodzi o tzw. busy 2,5–3,5 tony). Dlatego w 2022 r. lista firm, które musiały występować o licencję wspól-

notową, istotnie wzrosła. Jednak w 2023 r. pomimo trudnej koniunktury wzrost się utrzymał: przybyło ponad tysiąc kolejnych firm z licencją wspólnotową.

Jednak już w 2024 r. nastąpiło zatrzymanie trendu wzrostowego. Według stanu na wrzesień 2024 r. liczba firm obniżyła się o 0,3 tys. w stosunku do końca poprzedniego roku, czyli o 0,7 proc. Jest to spójne z danymi o rosnącej liczbie likwidacji i restrukturyzacji przedsiębiorstw. Spadek liczby firm z licencją wspólnotową w 2024 r. jest mocniejszy niż w 2020 r., kiedy był ograniczony do 0,1 proc.

WYKRES 37. Liczba ważnych licencji wspólnotowych na międzynarodowy transport drogowy towarów



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GITD

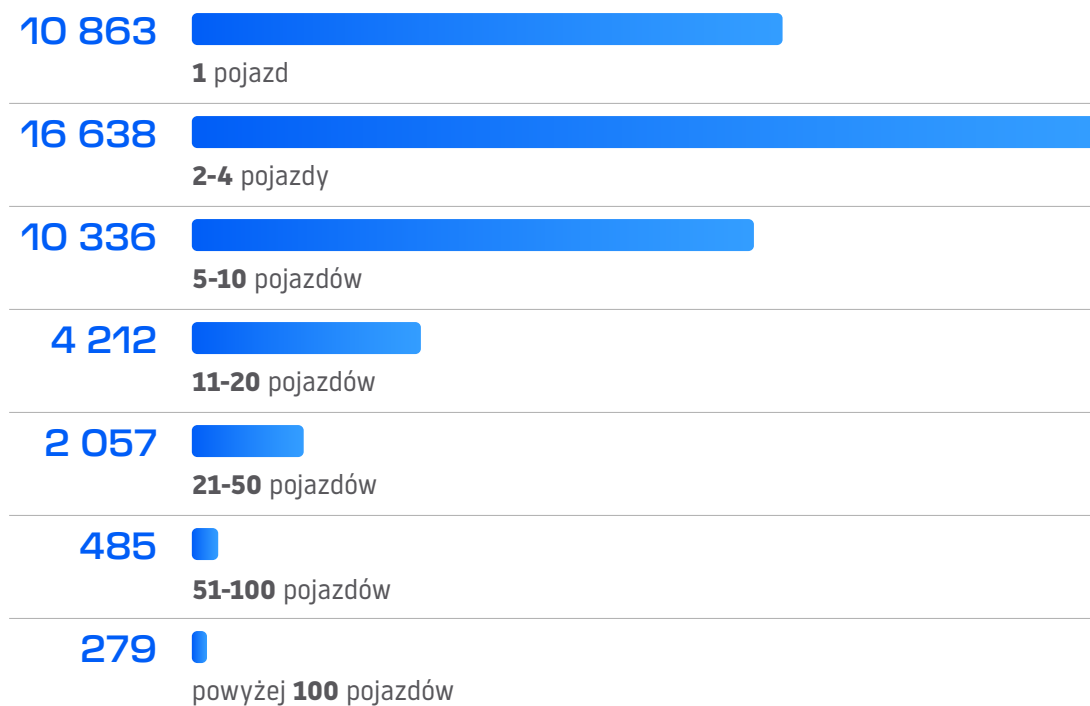
Liczba firm według wielkości floty

| **Najszybciej zwiększa się liczba firm, które mają ponad 100 pojazdów.**

W danych GITD widoczna jest zmiana rozkładu populacji według liczby posiadanych środków transportu. Podmiotów posiadających ponad 100 pojazdów jest w Polsce 279 wobec 245 w 2022 r., co oznacza wzrost o 13,9 proc. Co istotne, w ostatnich latach liczba przedsiębiorstw mających powyżej 100 pojazdów rośnie szybciej niż liczba firm małych i średnich. W latach 2020–2023 liczba firm z ponad setką pojazdów zwiększyła się o 55 proc., natomiast liczba firm z pojazdami w przedziale 11–50 wzrosła o 42,5 proc.

(należy pamiętać, że w tym okresie nastąpiła zmiana regulacyjna, która objęła sprawozdawczością pojazdy o dmc 2,5–3,5 tony). Mimo że struktura rynku zmienia się w stronę coraz większego udziału dużych przedsiębiorstw, rynek wciąż jest rozdrobniony i opiera się na małych firmach. Udział przedsiębiorstw z liczbą pojazdów na poziomie 1–10 wynosi obecnie 83 proc., podczas gdy przedsiębiorstw z liczbą pojazdów 11 i więcej to 15,4 proc.

WYKRES 38. Rozkład liczby firm transportowych z licencją wspólnotową według liczby posiadanych pojazdów, w 2023 r.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GITD

Liczba firm według formy prawnej

Według formy prawnej na rynku transportowym dominują osoby fizyczne. Takich przedsiębiorstw jest 30,7 tys., co stanowi 68 proc. firm posiadających licencję wspólnotową.



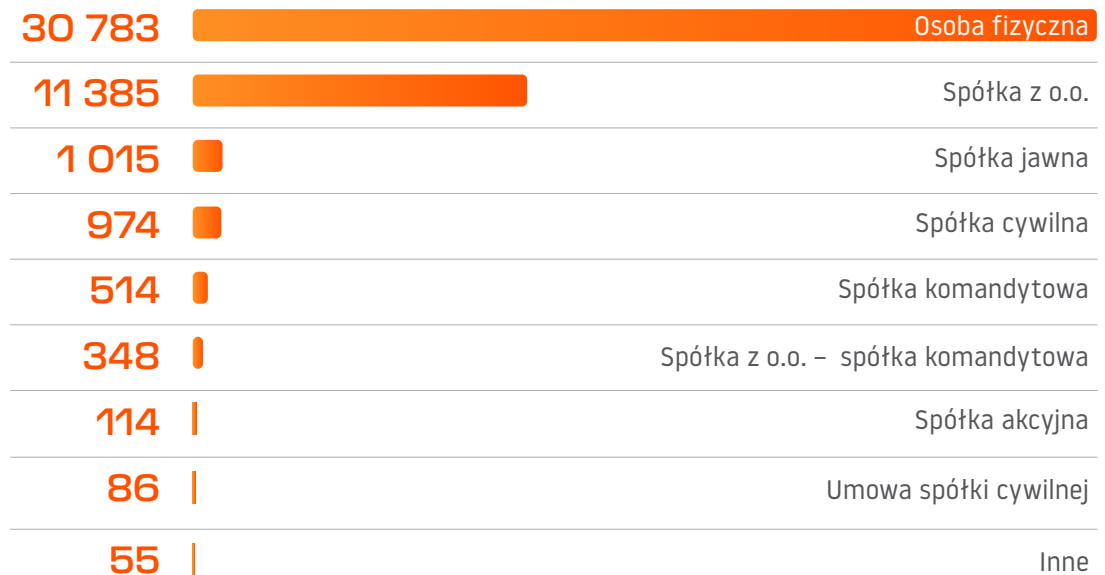
Według bieżących danych GITD dotyczących firm posiadających licencję wspólnotową na wykonywanie przewozów międzynarodowych wśród firm transportu drogowego dominują osoby fizyczne. Takich firm jest 30,8 tys., co stanowi 68 proc. Na drugiej pozycji są spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (z o.o.), których jest 11,4 tys. (25,1 proc.) oraz spółki jawne – 1 tys. (2,2 proc.). Te dane nie obejmują całego rynku, ponieważ dotyczą tylko firm z licencją wspólnotową, ale jest to najbardziej dynamiczny segment rynku.

Tak duży udział osób fizycznych w strukturze firm wg form prawnych prowadzonej działalności wynika z kilku czynników. Po pierwsze, wiele firm transportowych to małe rodzinne przedsiębiorstwa niewymagające złożonej struktury prawnej. Polski rynek transportu drogowego jest zdecydowanie bardziej rozdrobiony niż w krajach Europy Zachodniej. Po drugie, historycznie branża transportowa była zdominowana przez indywidualnych przewoźników, np. w latach 90. XX w. w procesie transformacji, gdy kształtował się polski rynek. To mogło przełożyć się na to, jaka teraz jest jego struktura. Po trzecie wreszcie, na dominację osób fizycznych mogą też wpływać

czynniki niekoniecznie związane ze specyfiką tego rynku, a mające pokłosie w procedurach prawnych i systemie podatkowym. Jednoosobowa działalność gospodarcza (JDG) to mniej formalna, tańsza w założeniu i bardziej elastyczna (np. możliwość wyboru formy opodatkowania) forma prawna na tle spółki z o.o. i komandytowej.

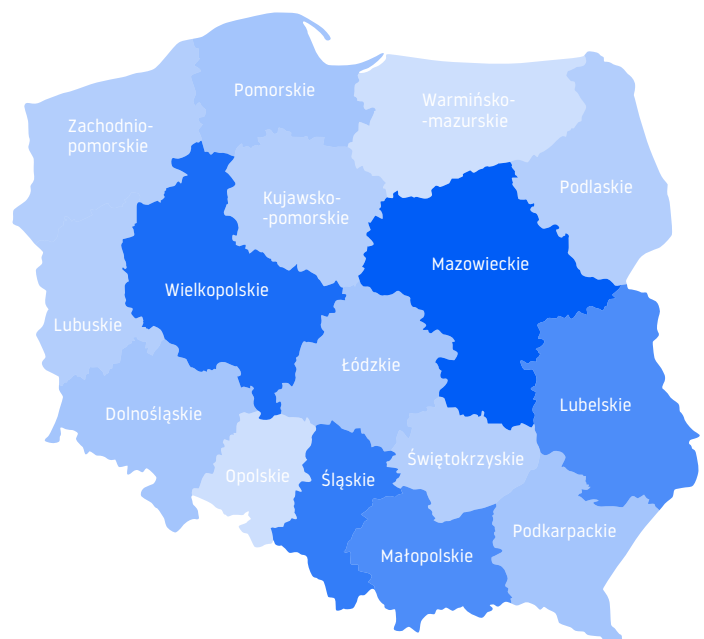
Struktura rynku transportu drogowego według miejsca zarejestrowania również ma zdecydowanego lidera. Ponad 8,2 tys. firm ma siedzibę w województwie mazowieckim, co oczywiście nie powinno dziwić. Jest to ok. 18,2 proc. wszystkich przedsiębiorstw działających na tym rynku. Ponad 5,7 tys. (12,6 proc.) zarejestrowanych jest w województwie wielkopolskim, a 4,4 tys. (9,6 proc.) w śląskim. Warto przy tym podkreślić, że dane te obejmują tylko miejsce rejestracji. Zapewne jest tak, że o ile miejsce siedziby to Warszawa, o tyle np. powierzchnie magazynowe i bazy eksploatacyjne zlokalizowane są w zachodniej części Polski, skąd po prostu jest bliżej do rynków zbytu – Niemiec, Francji i krajów Beneluksu.

WYKRES 39. Liczba firm transportu drogowego towarów według formy prawnej, posiadających licencję wspólnotową



*Umowa spółki cywilnej to dokument określający zasady współpracy, natomiast spółka cywilna to rzeczywista działalność gospodarcza prowadzona na podstawie tej umowy. Funkcjonowanie firmy na podstawie umowy spółki cywilnej jest rozwiązaniem tymczasowym
Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GITD

WYKRES 40. Liczba firm transportu drogowego towarów zarejestrowanych wg województwa, posiadających licencję wspólnotową



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GITD

Struktura całego rynku według wielkości zatrudnienia i przychodów

Firm działających na rynku transportu drogowego na koniec 2022 r. było 103 tys. Stopniowo zmniejsza się udział przedsiębiorstw mikro, a rośnie udział małych, średnich i dużych. Mimo to **rynek transportu drogowego w Polsce pozostaje bardziej rozdrobniony niż średnio cały rynek unijny.**

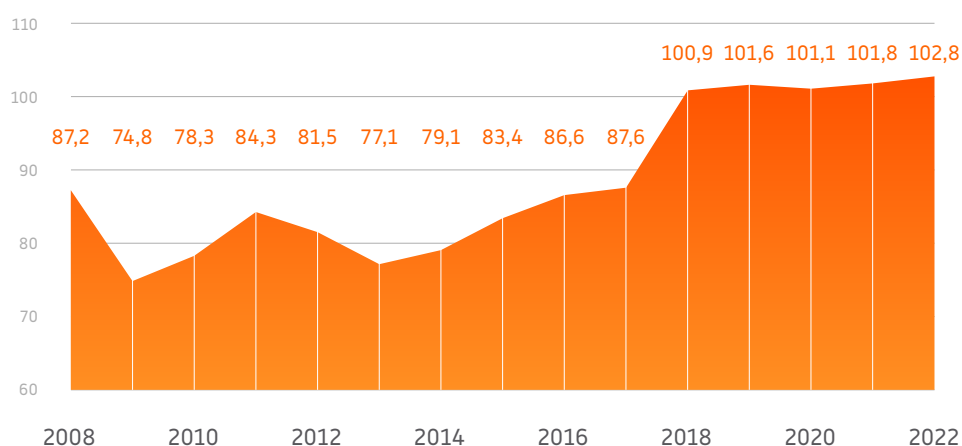
Firm zajmujących się transportem, spedycją i logistyką we wszystkich wymiarach jest w Polsce już blisko 170 tys. Spośród krajów UE tylko w Hiszpanii jest ich więcej, chociaż różnica jest marginalna. Polski rynek transportowy pozostaje bardzo rozdrobniony. Ponad 60 proc. firm (106,5 tys.) stanowią przedsiębiorstwa zatrudniające do 1 osoby. Te z liczbą pracowników 2–9 to kolejne 50 tys. w efekcie niewiele ponad 10,5 tys. firm zatrudnia co najmniej 10 osób. Firm większych, w tym także tych z ponad 250 osobami na pokładzie, przybywa w szybkim tempie (po ok. 50–60 proc. w latach 2016–2022).

Istotnym zjawiskiem jest zauważalne przesunięcie dystrybucji w kierunku większych podmiotów. Maleje rola najmniejszych firm, co świadczy o dojrzewaniu rynku, na którym coraz istotniejszy staje się efekt skali, nie zaś poleganie na przewadze w kosztach. Wpływ na rosnące znaczenie większych organizacji

miał też deficyt siły roboczej, która preferuje zatrudnienie w większych firmach, oferujących atrakcyjniejsze pensje i lepsze warunki zatrudnienia.

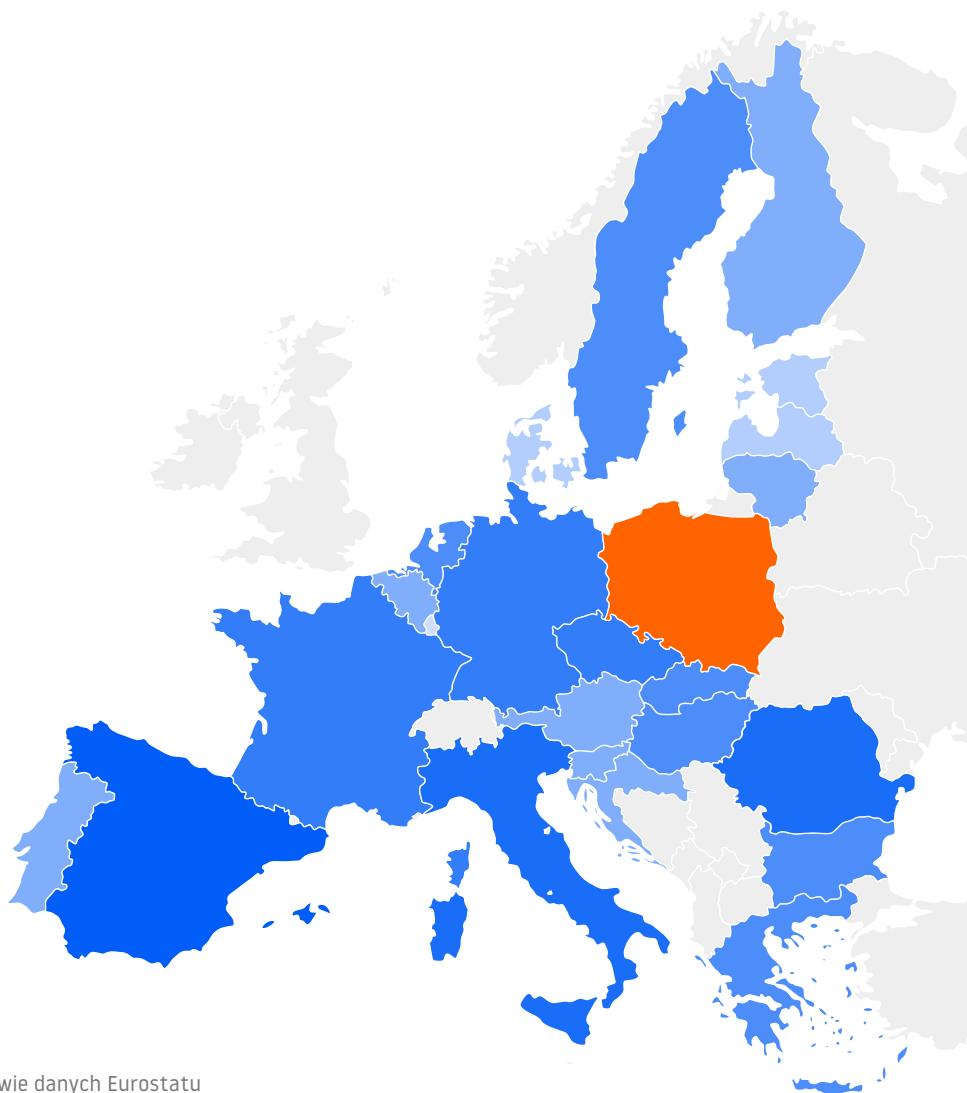
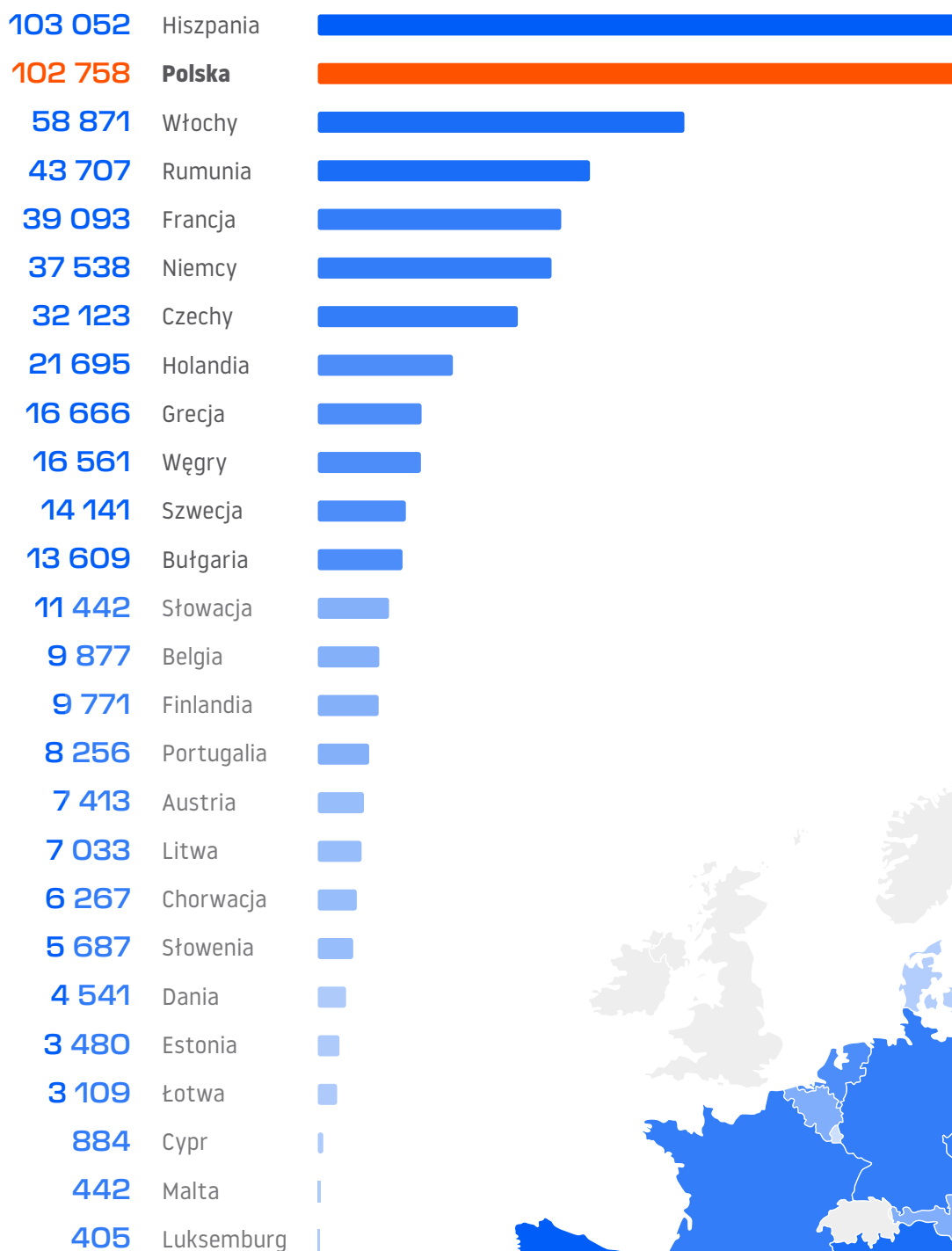
Migracja z najmniejszych podmiotów następuje głównie do kategorii firm małych, ponieważ w 2009 r. 15 proc. zatrudnionych w sektorze pracowało w organizacjach mających 10–49 pracowników, a w 2022 r. ten odsetek wzrósł już do 28 proc. Zmianę w kierunku większych podmiotów widać nie tylko w statystykach zatrudnienia, lecz także w obrotach. W 2009 r. obroty małych firm stanowiły 19 proc. obrotów wszystkich przedsiębiorstw, a w 2022 było to już 30 proc. Wyraźnie zmalało natomiast znaczenie firm mikro. Jednocześnie nie zaobserwowano aż tak znaczącego przepływu od firm małych do średnich (50–249 pracowników), ale zwiększyło się znaczenie dużych przedsiębiorstw.

WYKRES 41. Liczba firm w sektorze transportu drogowego w Polsce*, w tys.

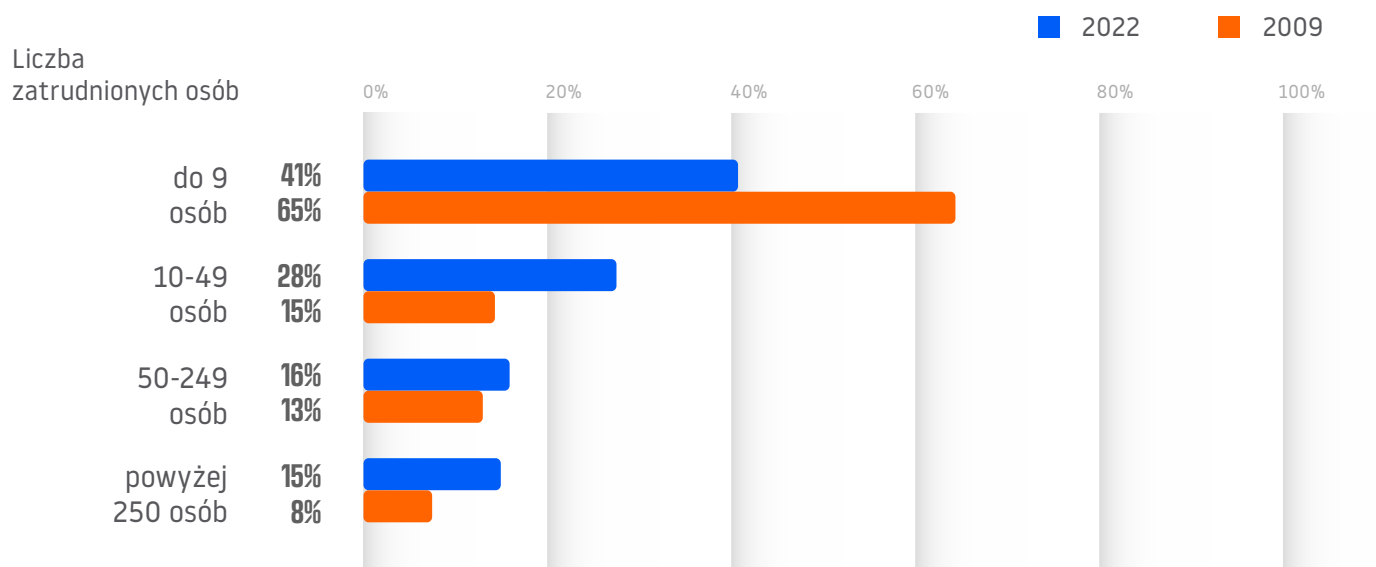


*Dotyczy firm z podstawowym kodem PKD zaczynającym się od 494. Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 42. Liczba przedsiębiorstw transportu drogowego ogółem w krajach UE (2022 r.)

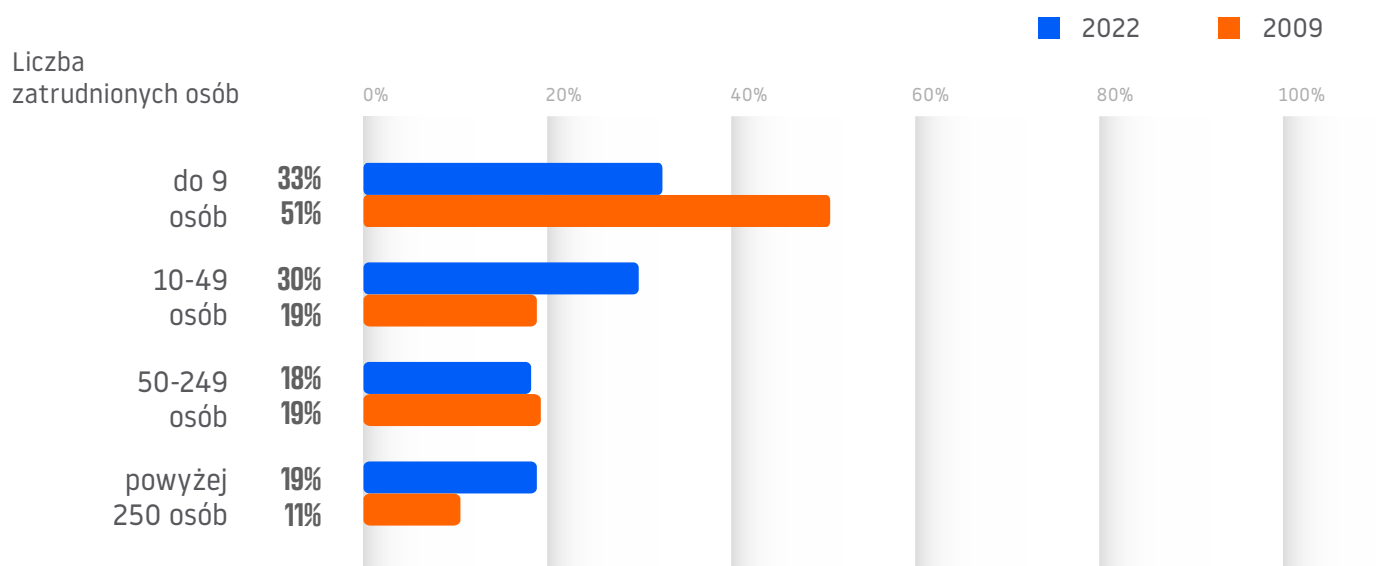


WYKRES 43. Rozkład zatrudnienia firm transportowych według klas zatrudnienia, udział proc. w zatrudnieniu branży



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 44. Rozkład przychodów firm transportowych według klas zatrudnienia, udział proc. w przychodach branży



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

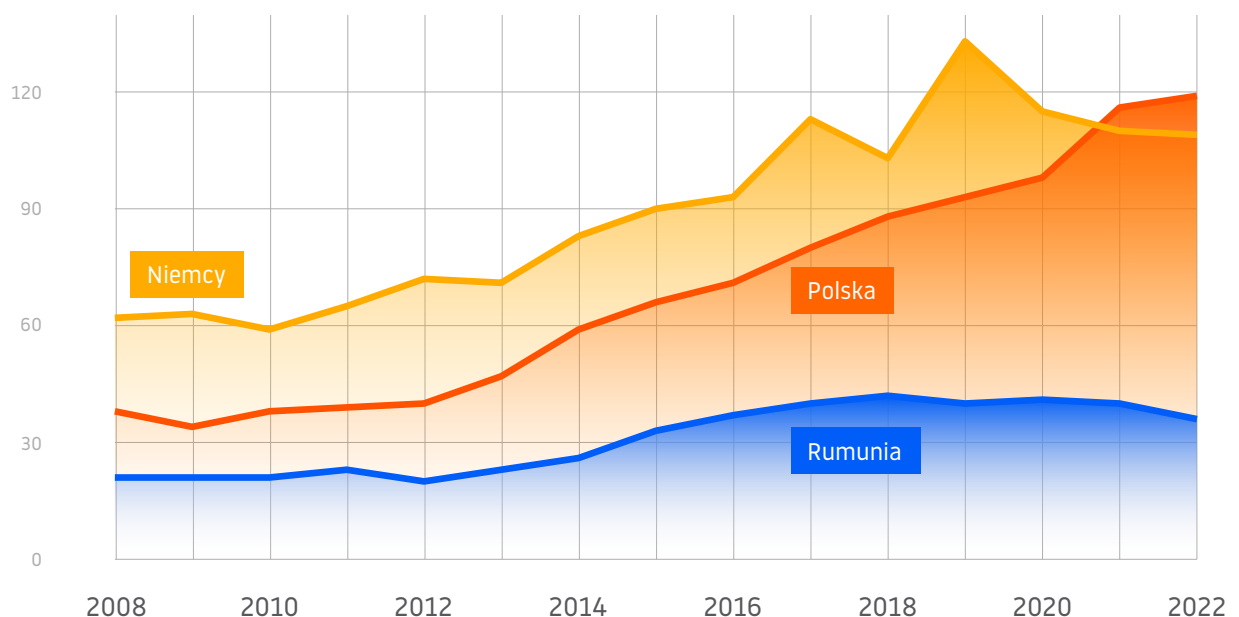
Liczba czempionów

Polska pierwszy raz w historii prześcignęła Niemcy pod względem liczby czempionów transportu drogowego, czyli firm zatrudniających co najmniej 250 osób. Jest ich już prawie 120. To kolejny dowód na to, że trwa relokacja rynku w kierunku dużych graczy. Sektor transportowy jest w procesie konsolidacji.

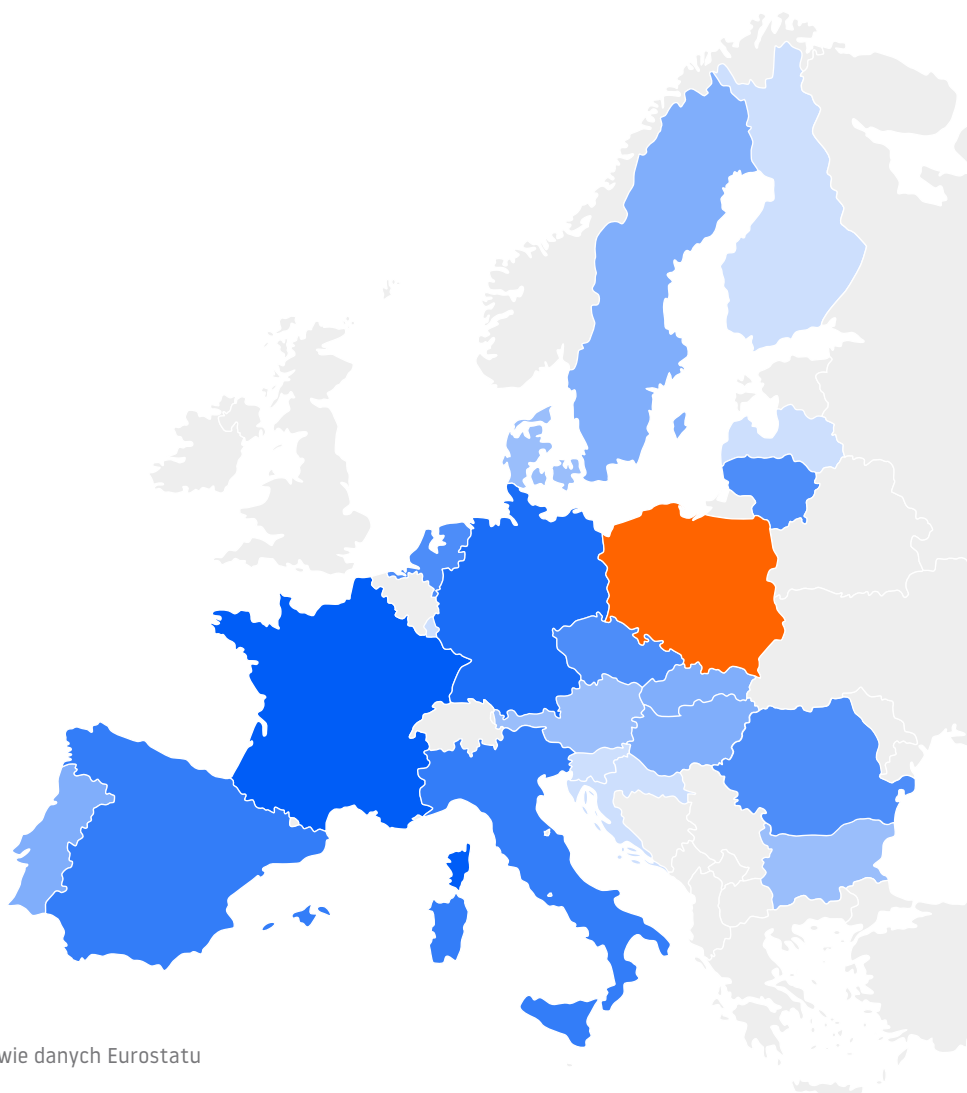
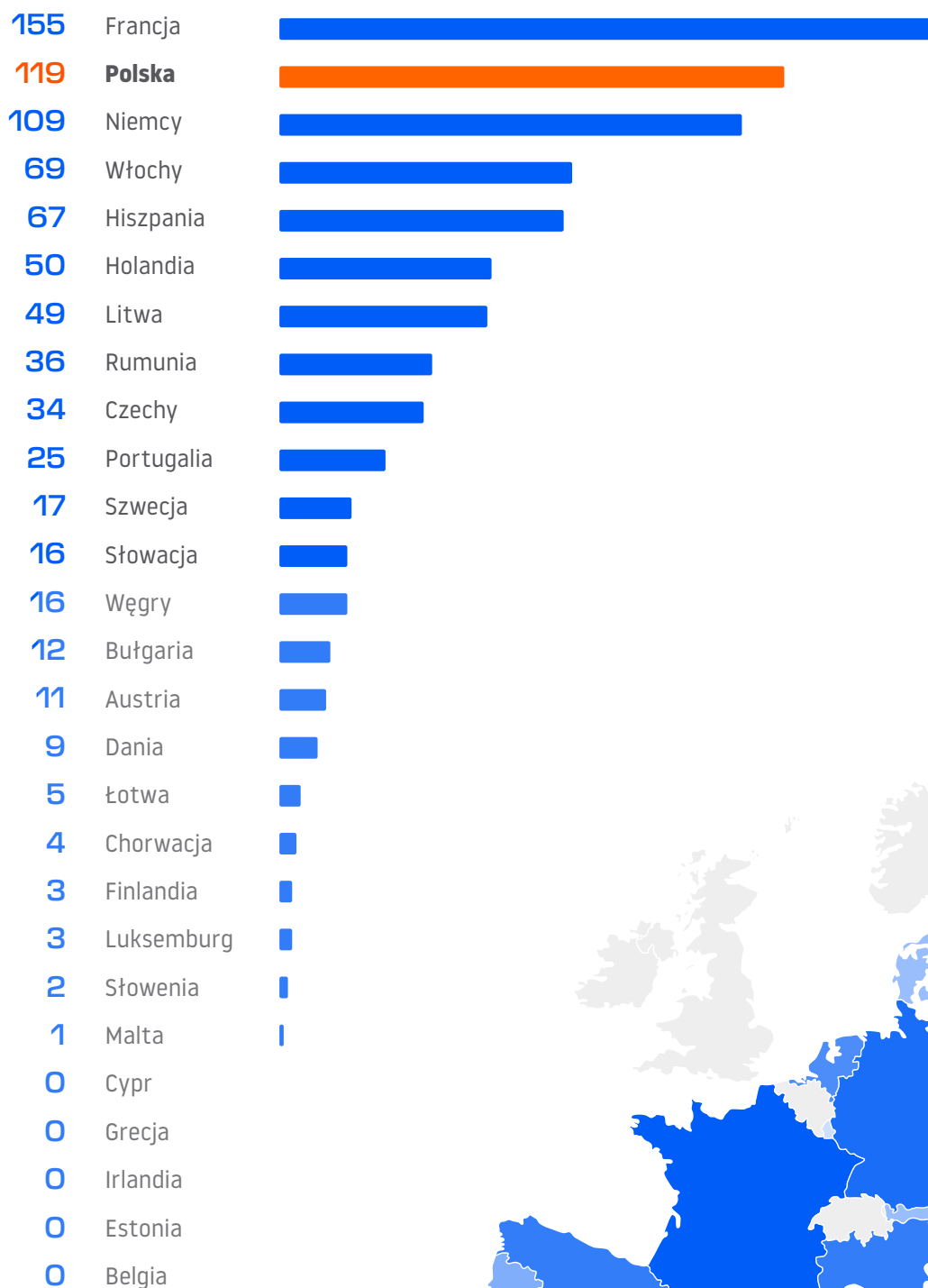
Od 2020 r. liczba czempionów transportu drogowego w Polsce wzrosła z 98 do 119. W tym samym okresie liczba takich przedsiębiorstw w Niemczech spadła do 109, w rezultacie czego po raz pierwszy w dziejach wyprzedziliśmy naszego zachodniego sąsiada w tej kategorii. Z kolei we Francji takich firm jest 155, we Włoszech 69, a w Holandii dokładnie 50. Plasujemy się zatem na drugiej pozycji w UE pod względem liczby dużych podmiotów działających w sektorze transportu drogowego. Warto też odnotować, że w Polsce istnieje tylko jedna inna gałąź gospodarki, w której firmy są równie liczne – to producenci wyrobów z tworzyw sztucznych (157 dużych przedsiębiorstw). I tylko dwie inne branże, gdzie liczba dużych firm przekracza 100 – produkcja komponentów samochodowych oraz wytwórstwo mebli. Mimo wysokiej pozy-

cji na rynku europejskim Polska nie może poszczycić się gigantem transportowym takim jak litewska grupa Girteka czy węgierska grupa kapitałowa Waberer's. Paradoks polega na tym, że dużo mniejsze gospodarki ze zdecydowanie słabszym potencjałem demograficznym od Polski zbudowały marki międzynarodowe. Polsce się to jeszcze nie udało, lecz trzeba zaznaczyć, że rodzimy rynek transportowy wciąż ma duże możliwości rozwoju, a sam proces transformacji w stronę coraz większego udziału czempionów jest w początkowej fazie. Można więc przewidywać, że liczba dużych firm będzie się zwiększać, a postęp technologiczny tylko przyspieszy konsolidację. To zwiększy szansę na zbudowanie czempiona nie tylko krajowego, lecz również międzynarodowego.

WYKRES 45. Liczba przedsiębiorstw zatrudniających min. 250 osób w branży transportu drogowego



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 46. Liczba przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 250 osób w branży transportu drogowego (2022 r.)

Największe wyzwania stojące przed firmami transportowymi

BADANIE ANKIETOWE

Zagrożenia makroekonomiczne ustępują, a na ich miejscu pojawiają się wyzwania strukturalne. W ubiegłorocznej ankiecie firmy transportowe do najważniejszych wyzwań zaliczyły wysokie wynagrodzenia, inflację, ceny energii i stopy procentowe. W tegorocznej ankiecie widać jednak znaczące zmiany. O ile wysokie wynagrodzenia wciąż są absolutnie fundamentalnym wyzwaniem, o tyle na coraz wyższe pozycje przesuwają się wyzwania strukturalne sensu stricto: dekarbonizacja (regulacje UE dotyczące zmian klimatu), dostosowanie do pakietu mobilności czy brak kierowców.

W najbliższych pięciu latach firmy spodziewają się, że dynamicznie zmieni się struktura rynku TSL wskutek jego konsolidacji i stopniowej dominacji dużych przedsiębiorstw. Jeżeli ten scenariusz się ziści, można będzie to uznać za zjawisko potrzebne. Polski rynek transportowy jest obecnie mocno rozdrobiony, co jest istotną barierą dla zwiększenia wartości dodanej i generowania korzyści z efektu skali. Do innych ważnych zmian, które ulegną intensyfikacji, przedsiębiorstwa zaliczyły imigrację i rozwój usług o wysokiej wartości dodanej, a także cyfryzację i automatyzację pracy kierowców.

WYKRES 47. Jak w skali od 1 do 10 ocenia Pani/Pan rangę wyzwań, z którymi będzie musiała zmierzyć się firma w ciągu najbliższych pięciu lat? (1 = bardzo małe / 10 = bardzo duże wyzwanie)



WYKRES 48. Jaka będzie intensywność zmian na rynku usług TSL w najbliższych pięciu latach w wymienionych poniżej obszarach? (1 = brak zmian / 10 = ekspresowe zmiany w danym kierunku)



Paweł Kowalski, Prezes Zarządu, TVM Transport & Logistics

Konsolidacja rynku – polegająca niekoniecznie na formalnych przejęciach przedsiębiorstw transportowych, ale również na nawiązaniu stałej współpracy na wyłączność między mniejszymi graczami a większymi przewoźnikami – może wzmocnić konkurencyjność polskich firm na europejskim rynku TSL. Procesy konsolidacyjne mogą korzystnie wpłynąć w szczególności na uzyskanie dostępu do nowych rynków, przyspieszenie postępu technologicznego czy zdolność do uczestnictwa w bardziej kompleksowych przetargach.



Plany rozwojowe BADANIE ANKIETOWE

Dekoniunktura nie stanowi bariery dla ponoszenia wydatków inwestycyjnych. Aż 70 proc. firm transportowych planuje w ciągu najbliższych lat inwestowanie w nowe pojazdy – to prawie identyczny wynik jak w poprzedniej edycji raportu (72 proc.). Mniejszy odsetek firm zamierza inwestować w kapitał ludzki, czyli

podnoszenie kompetencji pracowników. W tej edycji raportu 39 proc. firm wskazało na ten rodzaj inwestycji, podczas gdy w ub.r. było to 41 proc. Zmiana jest zatem marginalna. Znacząco zwiększyła się rola planowanych nakładów w cyfryzację procesów – wzrost z 40 do 54 proc. Podsumowując, w nakła-

dach rozwojowych dominują i będą dominować środki trwałe, jednak z czasem coraz bardziej priorytetowo mogą być traktowane wydatki na cyfryzację (tech-

nologie) i rozwój umiejętności pracowników (kapitał ludzki). To zmiana, która będzie dotyczyć nie tylko sektora TSL, ale i całej gospodarki.

WYKRES 49. Jakiego rodzaju inwestycje planuje firma w ciągu najbliższych pięciu lat?



Nieuczciwa konkurencja BADANIE ANKIETOWE

Nieuczciwa konkurencja została wskazana przez firmy z TSL jako drugie największe wyzwanie z 8,11 pkt na skali od 1 do 10. To oznacza istotny wzrost względem poprzedniego roku, gdy było to 7,61 pkt. Firmy zmagają się z coraz częstszymi praktykami, które zabijają zdrową konkurencję. Aż 74 proc. ankietowanych wskazuje, że spotyka się na rynku z pła-

ceniem wynagrodzeń „pod stołem”, natomiast dwie trzecie firm zauważa, że część przedsiębiorstw przekracza dozwolone limity pracy kierowców. Ponad połowa ankietowanych przedsiębiorstw wskazuje też na manipulowanie tachografami oraz realizowanie niedozwolonych zleceń przez firmy spoza UE.

WYKRES 50. Czy spotkał/a się Pan/Pani z następującymi praktykami na rynku (u konkurencji)?



Wyniki finansowe 100 największych firm

Operatorzy logistyczni

Rynek transportu realizowanego przez operatorów logistycznych jest skoncentrowany w grupie największych podmiotów. Wyróżnia się niskimi udziałami aktywów trwałych w sumie aktywów, co oznacza ważną rolę usług opartych na wiedzy.

Do grupy operatorów logistycznych zaliczyliśmy wszystkie firmy, które w swojej ofercie posiadają usługę logistyki kontraktowej, czyli najbardziej rozbudowaną i złożoną, obejmującą planowanie i wykonanie przewozów na różnych etapach łańcucha dostaw oraz wykonanie wszystkich usług towarzyszących. Trzeba jednocześnie podkreślić, że nie wszystkie firmy specjalizują się w tego typu usługach. Dla niektórych to dodatek do podstawowej działalności przewozowej, dla innych – główne źródło przychodów. Niestety odróżnienie obu grup jest niemożliwe na podstawie powszechnie dostępnych informacji.

Wśród operatorów logistycznych występuje kilka dużych, podobnych wielkością podmiotów. Największa firma odpowiada za 29,2 proc. przychodów generowanych przez grupę 10 największych podmiotów (w 2023 r.). Dla porównania analogiczna miara dla firm transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym wynosi 24,2 proc., a dla firm specjalistycznych 45,8 proc. – czyli inaczej mówiąc: największy podmiot nie odstaje aż tak bardzo od pozostałych dziesięciu. Specyfiką operatorów logistycznych jest niski udział aktywów trwałych w sumie bilansowej. Mediana tego wskaźnika wynosi 22,7 proc. i jest najniższa ze wszystkich grup, ze względu na sposób tworzenia wartości dodanej przez przedsiębiorstwa. Działalność firm bazuje na usługach, w których kluczowe są relacje międzynarodowe, doświadczenie oraz wiedza o łańcuchach logistycznych. Ograniczone znaczenie ma flota pojazdów oraz magazyny.

Firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym

Rynek firm transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym cechuje się dużym rozproszeniem. W zakresie rentowności w 2023 r. wypadł on znacząco słabiej niż segment operatorów logistycznych, co jest efektem większej podatności tych przedsiębiorstw na osłabienie gospodarki krajowej i zagranicznej. Wyróżniał się przy tym najwyższym odsetkiem aktywów trwałych w całości majątku.

W kategorii firm transportowo-spedycyjnych umieściliśmy wszystkie podmioty świadczące usługi spedycyjne i transportowe, które nie prowadzą kom-

pleksowej obsługi logistycznej, w szczególności nie świadczą usług logistyki kontraktowej. Granica między tymi podmiotami a operatorami logistycznymi bywa niewyraźna – część operatorów można by sklasyfikować jako firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym, a niektóre z takich firm dysponują możliwościami świadczenia zaawansowanych usług, upodabniając się do modelu operatora logistycznego.

Spośród wszystkich przedsiębiorstw żadne nie przekroczyło w 2023 r. 1 mld zł przychodów, a warto podkreślić, że w poprzednich latach była jedna taka

firma. Największe przychody osiągnęła firma Hegelmann Transporte – na poziomie blisko 960 mln zł. Następną firmą ma blisko 700 mln zł przychodów, a mediana 10 największych podmiotów wyniosła 288 mln zł. Pomijając lidera, rozkład przychodów jest bardziej równomierny niż u operatorów logistycznych ze względu na mniejsze znaczenie ekonomii skali. Średni udział aktywów trwałych w majątku sięga 41,5 proc.,

a w grupie 10 największych podmiotów 36,1 proc. Nie widać więc znaczącej różnicy w strukturze majątku między mniejszymi i większymi firmami. Ten wysoki odsetek aktywów trwałych wynika ze strategii budowania przewagi rynkowej. Kluczowe znaczenie dla firm ma własny tabor samochodowy oraz nieruchomości. Poziom świadczonych usług opiera się nie tylko na kompetencjach, lecz także na niezawodności floty.

Firmy kurierskie

W obszarze usług KEP funkcjonują niemal wyłącznie podmioty wielkoskalowe, ponieważ korzyści z ekonomii skali są tu najbardziej widoczne. Okres pandemii COVID-19 przyniósł tym przedsiębiorstwom znaczący wzrost obrotów i poszerzenie bazy klientów. W następnych latach ta pozytywna dynamika utrzymała się.

W kategorii firm kurierskich uwzględniliśmy podmioty specjalizujące się w transporcie i doręczaniu przesyłek nieprzekraczających 50 kg. W zestawieniu znalazła się też Poczta Polska, mimo że jako państwowy operator świadczy głównie usługi inne niż KEP. Wyłączyliśmy Poczta Polska z obliczeń zbiorczych wskaźników sektora, jednak umieściliśmy ją

w zestawieniu ze względu na jej rosnące znaczenie na rynku KEP, które najprawdopodobniej będzie się nadal zwiększać.

Każda z firm w zestawieniu osiągnęła w 2023 r. obroty powyżej 1 mld zł, a sektor charakteryzował się lepszą sytuacją ekonomiczną na tle całej branży TSL, co jest głównie zasługą prężnego rozwoju handlu elektronicznego. Szczególnie wyróżnia się InPost, który systematycznie umacnia swoją pozycję na rynkach zagranicznych, a w 2023 r. (pomimo trudnych warunków gospodarczych) zanotował wzrost przychodów aż o 28,3 proc., podczas gdy mediana dla całego sektora kurierskiego wyniosła 3,8 proc.

Firmy transportowo-spedycyjne o profilu specjalistycznym

Segment firm transportowo-spedycyjnych o wąskiej specjalizacji stanowi najmniejszy z analizowanych modeli biznesowych pod względem skumulowanych obrotów. Wyróżnia go znaczna dywersyfikacja obszarów specjalizacji firm, co znajduje odzwierciedlenie w zróżnicowaniu wskaźników finansowych.

W kategorii wyspecjalizowanych przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych umieściliśmy wszystkie jednostki świadczące usługi spedycyjne i przewozowe przeznaczone dla jednego konkretnego sektora lub typu ładunku. Lista obejmuje więc podmioty skoncentrowane na transporcie pojazdów, materiałów niebezpiecznych, produktów mlecznych, farmaceutyków, surowców mineralnych, urządzeń, ładunków ponadgabarytowych oraz paliw.

Sektor ten odnotował najwyższy wzrost obrotów w okresie 2021–2023 (23,7 proc. w zestawieniu z 23,2 proc. u przewoźników o profilu ogólnym i 17,7 proc. wśród operatorów logistycznych), mimo że w okresie poprzedzającym pandemię rozwijał się najwolniej. Ta stosunkowo wysoka dynamika może wynikać z tego, że operatorzy logistyczni i firmy transportowe o profilu ogólnym mocniej odczuli przesunięcie struktury popytu z towarów w kierunku usług.

WYKRES 51. Najwięksi operatorzy logistyczni w Polsce

	Przychody 2023 (tys.zł)	Przychody 2022 (tys.zł)	Przychody 2021 (tys.zł)	ROS 2023 (proc.)	ROE 2023 (proc.)	Dynamika przychodów 2021-2023 (proc.)	Udział środków trwałych w aktywach 2023 (proc.)	Relacja wartości dodanej do przychodów 2023 (proc.)
Mediana	335 013	391 989	288 791	2,8%	16,6%	17,7%	22,7%	15,9%
Mediana TOP10	946 213	1 082 581	827 002	5,8%	26,4%	17,0%	11,8%	14,5%
1. Amazon Fulfillment Poland	4 134 956	4 394 812	4 412 204	4,7%	6,0%	-6,3%	55,1%	48,4%
2. Raben Logistics Polska	2 754 626	2 876 250	2 339 560	9,7%	86,9%	17,7%	10,0%	21,6%
3. Schenker	1 993 059	2 477 776	2 294 749	2,0%	9,9%	-13,1%	44,5%	-10,2%
4. AdampoL	1 277 061	1 133 953	669 782	7,1%	37,0%	90,7%	21,6%	15,3%
5. DSV Air & Sea	985 950	1 867 908	1 439 027	6,9%	15,8%	-31,5%	0,2%	1,7%
6. JAS-FBG	906 476	916 701	766 953	3,1%	14,3%	18,2%	40,5%	15,9%
7. Fresh Logistics Polska	662 012	671 519	502 935	9,2%	97,7%	31,6%	4,7%	18,6%
8. DHL Global Forwarding	542 582	1 031 210	887 050	7,0%	63,5%	-38,8%	1,4%	13,8%
9. Regesta	444 939	553 348	382 836	-1,4%	-13,7%	16,2%	13,6%	12,0%
10. CAT LC Polska	443 575	445 188	361 022	2,8%	56,1%	22,9%	2,7%	10,2%
11. Eurogate Logistics	412 385	446 814	b.d.	1,9%	17,5%	b.d.	4,9%	7,5%
12. Rhenus Freight Logistics	411 778	441 819	b.d.	1,8%	16,6%	b.d.	11,5%	12,3%
13. Targor-Truck	346 578	371 542	288 791	2,6%	18,0%	20,0%	49,1%	19,7%
14. Duvenbeck Logistik	335 013	243 515	158 587	4,2%	52,7%	111,2%	9,3%	14,2%
15. DFDS Logistics Polska	284 000	301 865	231 857	0,4%	12,2%	22,5%	2,5%	45,3%
16. ZET Transport	245 465	295 668	253 746	1,2%	3,8%	-3,3%	67,0%	29,5%
17. HZ Transport Poland	217 196	226 948	183 622	3,5%	20,7%	18,3%	56,9%	31,6%
18. Imperial Logistics	192 113	127 449	133 200	4,9%	30,5%	44,2%	28,9%	b.d.
19. Asstra Polska	168 657	168 817	143 322	-0,2%	-4,8%	17,7%	5,1%	15,9%
20. Tirsped	168 652	412 436	425 413	0,9%	2,8%	-60,4%	53,5%	15,2%
21. FF Fracht	161 800	206 700	163 900	4,0%	31,7%	-1,3%	29,3%	b.d.
22. Chomar	161 613	165 600	159 062	0,5%	2,5%	1,6%	48,7%	23,4%
23. Delta Trans Logistik	97 657	103 823	94 586	-0,9%	-1,3%	3,2%	36,8%	26,0%
24. Eu-Trans	27 562	32 294	22 069	1,8%	5,5%	24,9%	4,0%	b.d.
25. Schavemaker	36 100	49 000	37 400	3,3%	11,8%	-3,5%	84,8%	b.d.
26. Pago Polska	1 635	bd.	b.d.	-0,6%	-2,0%	b.d.	26,3%	41,6%
27. Hellman Worldwide Logistics Polska	228	228	b.d.	4,8%	6,8%	b.d.	b.d.	88,5%
28. Link	b.d.	120 707	113 730	b.d.	69,4%	b.d.	0,9%	b.d.
29. Maszoński Logistics	b.d.	319 100	246 750	b.d.	39,6%	b.d.	60,3%	b.d.
30. Boekestijn Transport	b.d.	579 543	351 683	b.d.	25,4%	b.d.	7,8%	b.d.
31. Havi Logistics	b.d.	3 416 561	2 783 439	b.d.	77,6%	b.d.	4,7%	b.d.
32. FM Logistics	b.d.	1 466 458	1 225 191	b.d.	1,1%	b.d.	34,7%	b.d.
33. Vesta	b.d.	194 034	152 062	b.d.	38,9%	b.d.	26,4%	b.d.
34. Rohlig Suus Logistics	b.d.	2 034 612	1 978 783	b.d.	4,5%	b.d.	13,2%	b.d.
35. CTK Logistics	b.d.	51 852	111 820	b.d.	30,2%	b.d.	23,7%	b.d.

WYKRES 52. Największe firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym

	Przychody 2023 (tys.zł)	Przychody 2022 (tys.zł)	Przychody 2021 (tys.zł)	ROS 2023 (proc.)	ROE 2023 (proc.)	Dynamika przychodów 2021-2023 (proc.)	Udział środków trwałych w aktywach 2023 (proc.)	Relacja wartości dodanej do przychodów 2023 (proc.)
Mediana	146 353	137 740	112 686	2,0%	11,3%	23,2%	41,8%	25,0%
Mediana TOP10	294 155	310 277	223 959	1,2%	6,3%	31,8%	36,1%	22,0%
1. Hegelmann Transporte	956 336	1 361 114	1 364 226	-0,4%	-2,0%	-29,9%	22,8%	11,5%
2. Girpoltrans	691 094	735 675	467 803	-0,4%	-13,4%	47,7%	2,5%	29,0%
3. Sachs Trans International	439 350	388 107	223 959	1,2%	10,1%	96,2%	61,2%	21,7%
4. XPO Transport Solutions Poland	359 185	406 773	324 904	0,3%	0,9%	10,6%	7,2%	-8,5%
5. EPO-Trans Logistic	341 681	344 458	235 111	1,8%	17,1%	45,3%	67,9%	25,9%
6. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "Wega A"	246 628	167 320	b.d.	17,5%	79,1%	b.d.	2,7%	22,3%
7. Visline	234 504	276 097	168 324	4,0%	73,4%	39,3%	2,8%	7,9%
8. Dartom	234 479	269 305	212 600	0,1%	0,5%	10,3%	49,3%	18,7%
9. Magtrans	231 920	224 003	188 204	4,1%	19,4%	23,2%	51,1%	24,5%
10. Marathon International	219 655	237 028	166 657	1,1%	2,4%	31,8%	52,9%	37,1%
11. Drozda Transport & Logistics	199 152	176 882	126 716	-2,6%	-16,1%	57,2%	49,6%	32,5%
12. Sped Partner	175 344	200 643	157 128	-0,4%	-7,2%	11,6%	14,2%	10,0%
13. Charter	170 180	174 878	137 450	-4,3%	-12,5%	23,8%	60,7%	25,4%
14. Kuźnia-Trans	146 353	156 705	118 222	-5,9%	-70,2%	23,8%	54,9%	31,6%
15. Heisterkamp Transport	129 771	125 652	81 047	2,2%	21,3%	60,1%	4,3%	41,2%
16. PHU Mik Piosik	118 723	136 256	117 593	12,7%	38,3%	1,0%	29,3%	32,4%
17. Legarto Logistic	115 492	111 935	89 858	-1,0%	-14,5%	28,5%	68,9%	39,7%
18. Jenson Logistics	114 024	115 714	b.d.	0,8%	6,3%	b.d.	3,2%	30,7%
19. Anwil Transport	86 821	92 854	79 308	7,0%	16,1%	9,5%	69,0%	42,2%
20. Arka	83 700	123 300	107 900	4,2%	23,5%	-22,4%	65,0%	b.d.
21. FL Polska	67 906	76 052	65 350	6,3%	16,1%	3,9%	40,0%	68,7%
22. Transport Service	63 131	76 629	b.d.	1,4%	3,8%	b.d.	54,6%	22,6%
23. Miratrans	57 316	114 962	b.d.	0,7%	2,7%	b.d.	0,9%	4,7%
24. Trans-Truck-Serwis Drob	53 982	76 300	63 342	9,8%	10,6%	-14,8%	61,4%	20,5%
25. Prymus Szumacher	38 644	46 519	53 060	-1,2%	-10,5%	-27,2%	45,0%	20,3%
26. TVM Transport & Logistics	30 929	55 027	59 021	3,0%	36,4%	-47,6%	11,8%	42,0%
27. VSA Transport	29 652	36 963	9 588	-5,6%	-3 398,6%	209,3%	0,1%	27,8%
28. Babinski	5 946	5 940	4 496	5,0%	3,2%	32,3%	2,8%	9,1%
29. Konigtransedition	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	99,8%	b.d.	0,5%	b.d.
30. Huber	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	-36,5%	b.d.	b.d.	b.d.
31. Sped-Trans	b.d.	54 526	42 673	7,7%	103,3%	b.d.	5,2%	b.d.
32. Elltrans	b.d.	139 224	65 492	18,4%	330,1%	b.d.	49,7%	b.d.
33. Phenix	b.d.	134 772	12 071	b.d.	b.d.	b.d.	41,5%	b.d.
34. Janas Logistics	b.d.	163 660	117 472	29,8%	72,4%	b.d.	54,5%	b.d.
35. Omega Transport	b.d.	131 947	94 026	1,6%	11,9%	b.d.	68,3%	b.d.
36. Promet Cargo	b.d.	44 702	48 059	14,8%	53,0%	b.d.	42,0%	b.d.
37. UAB "TLB"	b.d.	217 273	140 469	10,0%	335,2%	b.d.	16,0%	b.d.
38. Europe Group	b.d.	152 771	103 011	23,5%	86,9%	b.d.	21,5%	b.d.
39. Stalko	b.d.	6	6	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
40. Ambro Logistics	b.d.	120 400	8 800	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
41. Vos Logistics	b.d.	338 371	255 578	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

WYKRES 53. Największe firmy kurierskie

	Przychody 2023 (tys.zł)	Przychody 2022 (tys.zł)	Przychody 2021 (tys.zł)	ROS 2023 (proc.)	ROE 2023 (proc.)	Dynamika przychodów 2021-2023 (proc.)	Udział środków trwałych w aktywach 2023 (proc.)	Relacja wartości dodanej do przychodów 2023 (proc.)
Mediana	2 801 000	2 731 735	2 427 427	6,5%	18,8%	20,4%	49,4%	21,2%
Mediana TOP10	1 753 445	1 709 397	1 636 421	7,0%	17,2%	21,0%	48,8%	19,7%
1. Poczta Polska	6 593 890	6 529 913	6 332 587	-9,4%	-79,5%	4,1%	31,7%	52,5%
2. Inpost	5 299 468	4 131 296	3 395 458	13,0%	61,6%	56,1%	48,8%	24,8%
3. DPD	3 848 954	3 790 324	3 198 030	3,3%	16,4%	20,4%	68,2%	22,8%
4. FedEx	1 753 445	1 673 145	1 656 823	0,1%	0,7%	5,8%	20,5%	11,4%
5. GLS	1 326 567	1 131 991	1 131 992	9,7%	38,5%	17,2%	50,0%	19,7%
6. DHL Global Forwarding	542 582	1 031 210	887 050	7,0%	63,5%	-38,8%	1,4%	13,8%
7. UPS POLSKA	b.d.	1 745 649	1 616 020					



WYKRES 54. Największe firmy transportowe o profilu specjalistycznym

	Przychody 2023 (tys.zł)	Przychody 2022 (tys.zł)	Przychody 2021 (tys.zł)	ROS 2023 (proc.)	ROE 2023 (proc.)	Dynamika przychodów 2021-2023 (proc.)	Udział środków trwałych w aktywach 2023 (proc.)	Relacja wartości dodanej do przychodów 2023 (proc.)
Mediana	106 650	104 528	79 614	3,5%	16,6%	26,8%	36,6%	23,1%
Mediana TOP10	290 347	308 927	296 090	3,9%	27,9%	24,2%	36,3%	20,7%
1. Fermy Drobiu „Woźniak”	2 963 413	3 338 547	2 027 569	12,7%	37,3%	46,2%	23,2%	19,0%
2. Silva	1 149 108	1 069 537	b.d.	2,4%	90,9%	b.d.	38,5%	10,9%
3. Bury	503 935	446 297	408 884	1,0%	6,9%	23,2%	51,5%	11,9%
4. De Rooy Poland	374 127	353 231	271 237	3,5%	41,2%	37,9%	16,8%	29,9%
5. Solidaris	322 379	379 744	296 090	3,8%	16,7%	8,9%	42,7%	25,0%
6. Pawtrans Holding	258 314	90 241	b.d.	4,1%	16,4%	b.d.	60,0%	27,9%
7. Krotrans Logistics	234 017	264 623	b.d.	1,6%	12,9%	b.d.	34,0%	7,7%
8. Cemet	232 972	215 442	187 550	8,8%	18,4%	24,2%	62,1%	29,4%
9. Orlen Transport	230 571	193 643	128 837	1,5%	6,2%	79,0%	64,0%	21,0%
10. Farmada Transport	185 474	176 370	b.d.	4,4%	99,4%	b.d.	6,7%	-0,8%
11. Mega Sierpc	172 585	245 731	154 514	0,7%	2,5%	11,7%	36,9%	b.d.
12. Pharmalink	170 524	156 724	128 155	6,8%	53,6%	33,1%	21,3%	19,1%
13. H. Essers Transport	119 600	125 800	94 800	0,6%	18,0%	26,2%	5,6%	b.d.
14. Van Huet Glass Logistics	119 300	109 600	81 400	0,6%	9,7%	46,6%	36,0%	b.d.
15. Thermo-Transit Poland	110 733	102 895	b.d.	2,2%	29,1%	b.d.	2,6%	46,9%
16. Man-Trans	107 075	79 625	71 414	5,1%	11,9%	49,9%	17,0%	15,7%
17. Transannaberg	106 224	125 818	b.d.	2,0%	6,7%	b.d.	5,8%	15,8%
18. Convoy Logistics Platform	89 903	65 410	67 296	8,7%	58,2%	33,6%	36,3%	14,9%
19. Lng Best Partner	87 230	183 272	90 481	7,0%	38,8%	-3,6%	28,0%	11,1%
20. PPHU "Zadroga"	82 309	91 208	68 442	14,0%	38,7%	20,3%	63,9%	41,0%
21. Botrans	75 851	86 459	83 187	4,4%	19,8%	-8,8%	32,2%	13,5%
22. Foltrans Center	67 073	72 466	59 064	-9,0%	248,8%	13,6%	66,3%	30,6%
23. Dasko Logistics	60 449	61 281	b.d.	0,2%	1,3%	b.d.	52,8%	12,8%
24. Trans-Krusz	58 010	55 436	33 193	3,0%	22,5%	74,8%	77,4%	42,4%
25. Wizet Transport	54 488	62 642	57 136	10,5%	15,8%	-4,6%	32,4%	34,9%
26. Mazury	37 442	47 788	b.d.	0,9%	2,7%	b.d.	20,9%	b.d.
27. Transhut	28 912	32 075	b.d.	0,9%	4,2%	b.d.	42,8%	24,0%
28. Przedsiębiorstwo handlowo-spedycyjne AUTOZAK	14 554	18 440	18 082	-0,1%	-0,1%	-19,5%	69,0%	25,1%
29. AMRP	9 848	8 432	5 855	3,9%	31,2%	68,2%	9,9%	17,7%
30. KMM Logistics	8 466	7 738	6 547	2,3%	11,4%	29,3%	47,0%	27,9%
31. INTRA LOGISTICS	8 157	8 213	b.d.	12,4%	8,0%	n.d.	93,6%	55,1%
32. Hoffmann Transport	b.d.	106 162	77 828	3,4%	10,9%	36,4%	49,8%	b.d.
33. Pawtrans Holding	b.d.	283 088	b.d.	2,5%	11,8%	b.d.	54,1%	27,9%

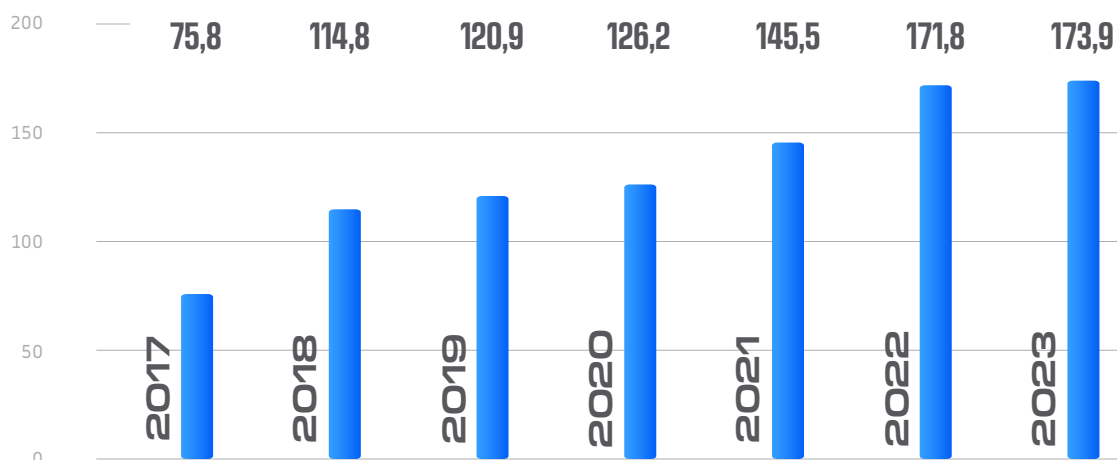
Wyniki finansowe największych przedsiębiorstw – ogólne trendy

Przychody

W 2023 r. znacznie pogorszyła się sytuacja przychodowa. Blisko 70 proc. analizowanych spółek „Top 100” odnotowało spadek przychodów w stosunku do poprzedniego roku, a tylko co trzecia firma zwiększyła swoje przychody. Mimo to medianowe przychody w całym sektorze TSL wzrosły o 1,2 proc., co wynika m.in. z niezłej sytuacji wśród firm kurierskich takich jak InPost. Gdyby wyłączyć branżę kurierską z tych szacunków, wówczas dynamika przychodów kurczy się o ok. 1 proc. Dla porównania w latach 2018–2022 przychody rosły średniorocznie w tempie blisko 19 proc. To pokazuje, jak trudny rok ma za sobą transport.

W latach 2021–2023 mediana przychodów zwiększyła się ze 145,5 mln do 173,9 mln zł, czyli o 19,5 proc. Najgorzej w okresie dekonunktury radzą sobie niewielkie firmy z relatywnie niskimi przychodami, co nie powinno dziwić. Mali gracze zawsze są bardziej wrażliwi na zewnętrzne szoki. Jednocześnie przychody rosły najszybciej w przedsiębiorstwach o niskim udziale aktywów trwałych w aktywach ogółem, co może wskazywać na dynamiczny rozwój usług okołotransportowych.

WYKRES 55. Mediana przychodów firm z listy „Top 100”, w mln zł



WYKRES 56. Dynamika przychodów medianowej firmy w latach 2021–2023 w różnych przekrojach*, w proc.



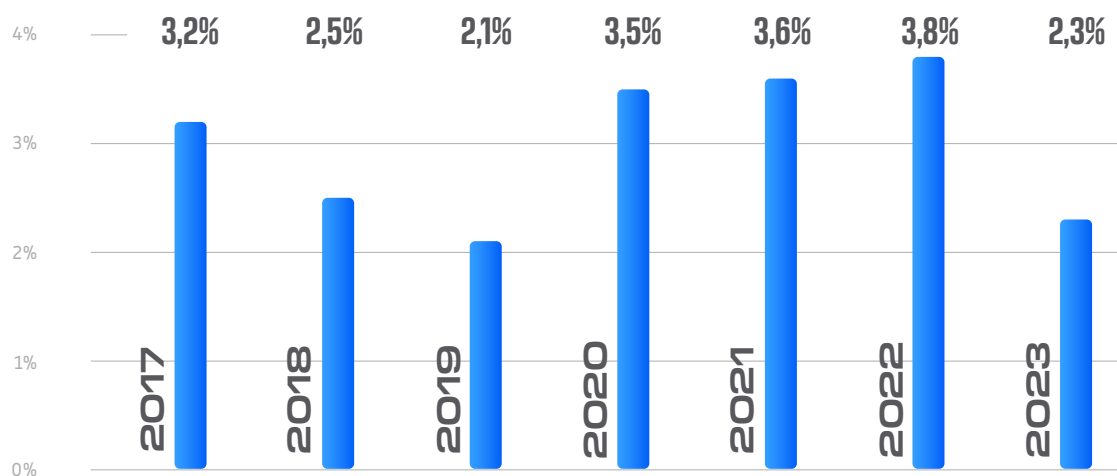
*Pierwszy tercyl to największe firmy, drugi tercyl to średnie firmy, trzeci tercyl to najmniejsze firmy

Rentowność

Pogorszeniu uległy nie tylko przychody, lecz również rentowność sprzedaży, która wyniosła w 2023 r. 2,3 proc. wobec 3,8 proc. w 2022 r. To oznacza, że każdy 1 PLN przychodu generował zdecydowanie mniejszy zysk dla spółek. Z danych Pont Info wynika, że odsetek nierentownych firm wzrósł w pierwszym kwartale 2024 r. aż o 41 proc. rok do roku – w żadnej innej branży (od przemysłu, handlu po usługi finansowe i informatyczne) wzrost ten nie był tak wysoki.

Niska rentowność to z jednej strony pochodna dekonunktury, a z drugiej rosnących kosztów pracy, które zaczynają coraz bardziej dawać się we znaki. W 2023 r. relacja wynagrodzeń do przychodów wzrosła do absolutnie rekordowych 14,6 proc. Tak więc słaba koniunktura w warunkach narastającej presji po stronie kosztowej to czynniki obciążające wyniki finansowe spółek transportowych, spedycyjnych i logistycznych.

W warunkach niskiej inflacji i wciąż słabej koniunktury wśród głównych partnerów handlowych trudno będzie istotnie poprawić wyniki finansowe w 2024 r. Optymalizacja kosztów w firmach odbywa się zazwyczaj dwiema metodami. Pierwsza to przerzucenie rosnących kosztów na odbiorcę finalnego, ale warunkiem tego jest wysoki popyt. Druga jest bardziej radykalna i polega na obniżaniu kosztów pracy poprzez zwalnianie pracowników. Zarówno pierwszy, jak i drugi sposób napotyka ogromną barierę w sektorze TSL. Popyt na usługi przewozowe jest bowiem mizerny, natomiast wskaźnik wakatów (zwłaszcza w transporcie) jest wysoki, więc redukcja zatrudnienia to ryzykowne działanie z punktu widzenia długookresowego rozwoju.

WYKRES 57. Mediana rentowności sprzedaży netto firm z listy „Top 100”, w proc.**WYKRES 58.** Mediana rentowności sprzedaży netto w różnych przekrojach*, w proc.

*Pierwszy tercyl to największe firmy, drugi tercyl to średnie firmy, trzeci tercyl to najmniejsze firmy

Zadłużenie

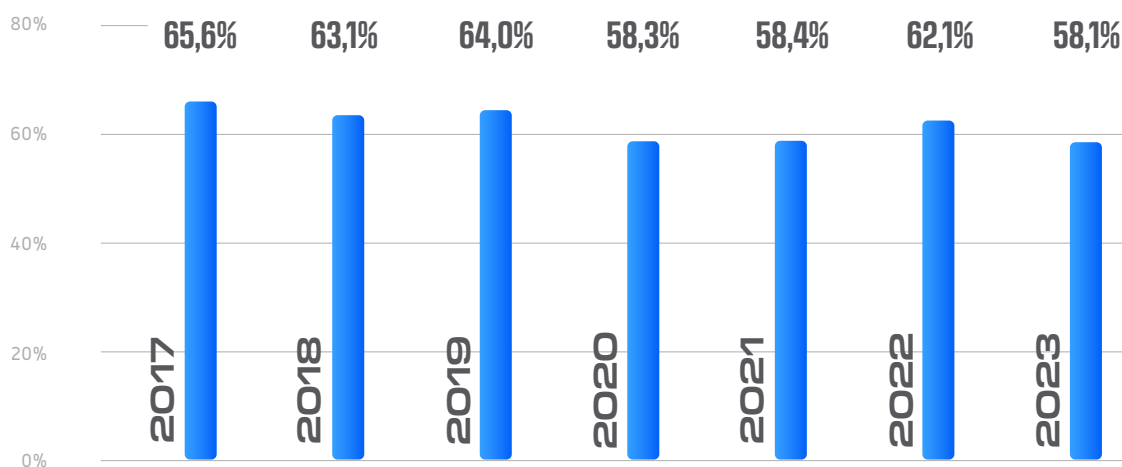
W 2023 r. wskaźnik zadłużenia (liczony jako udział kapitału obcego w sumie bilansowej) wyniósł 58,2 proc. wobec 62,1 proc. w 2022 r. i 58,4 proc. w 2021 r. Należy podkreślić, że firmy utrzymują znacznie niższe zadłużenie względem poprzedniej dekady.

Wynika to z tego, że znaczne transfery gotówki podczas kryzysu pandemicznego zostały wykorzystane do spłaty zobowiązań finansowych, natomiast nowe długi były zaciągane w ograniczonym stopniu. Po pierwsze dlatego, że wzrost stóp procentowych

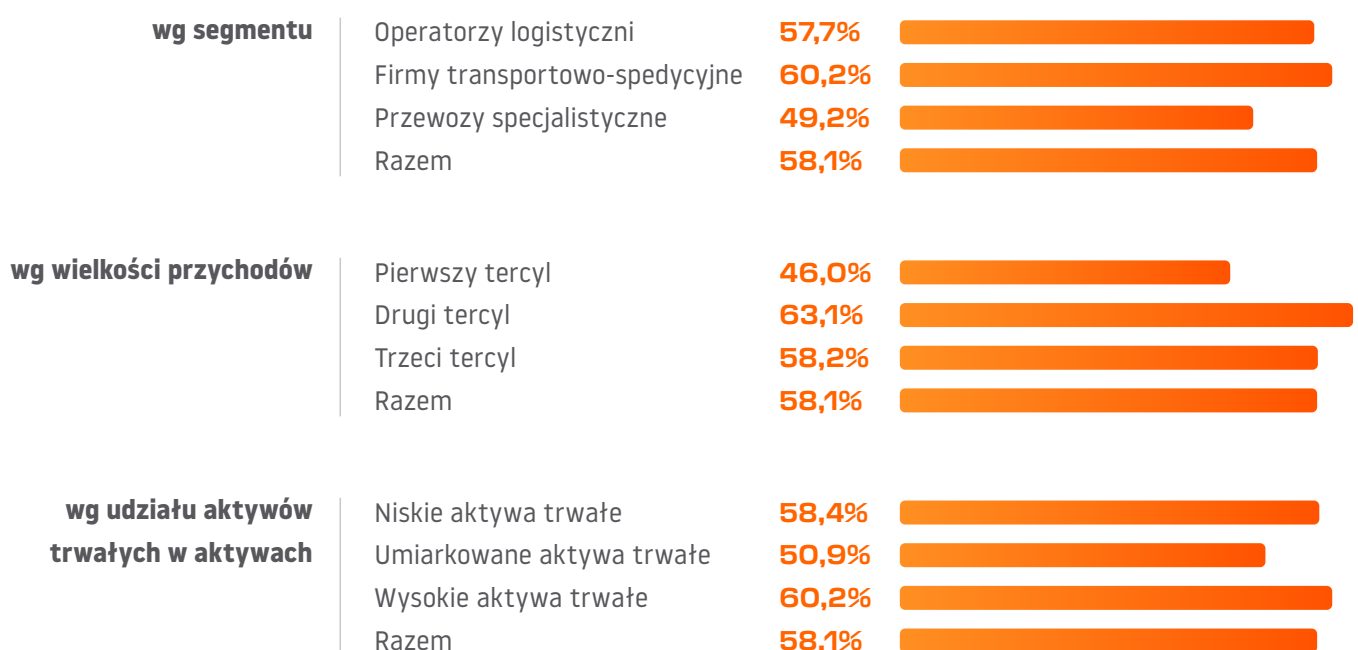
do tego nie zachęcał. A po drugie, znaczne bufory w marżach skumulowane podczas szoku inflacyjnego pozwoliły finansować projekty inwestycyjne i inne wydatki ze środków własnych. Najbardziej zadłużone są duże firmy, co wynika z ich większego potencjału do finansowania działalności ze źródeł zewnętr-

nych. Jest to spójne z ogólnym zjawiskiem w gospodarce polegającym na tym, że firmy małe i średnie (MŚP) są nisko zadłużone i zdecydowaną większość działalności operacyjno-inwestycyjnej finansują ze środków własnych.

WYKRES 59. Mediana udziału kapitału obcego w sumie bilansowej firm z listy „Top 100”, w proc.



WYKRES 60. Mediana udziału kapitału obcego w sumie bilansowej w różnych przekrojach*, w proc.



*Pierwszy tercyl to największe firmy, drugi tercyl to średnie firmy, trzeci tercyl to najmniejsze firmy

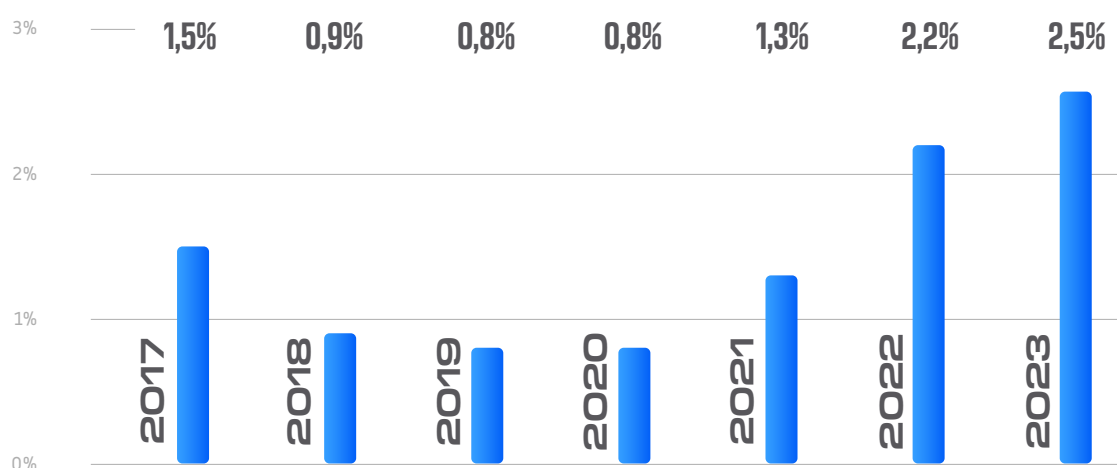
Inwestycje

Mediana stopy inwestycji (rozumianej jako relacja wydatków inwestycyjnych ukazanych w bilansie przepływów finansowych do przychodów przedsiębiorstw) od 2019 r. wykazuje rosnący trend. W 2019 r. firmy inwestowały ok. 0,8 proc. swoich przychodów, natomiast obecnie jest to 2,6 proc., co stanowi bardzo wysoki poziom na tle wskaźnika w poprzednich latach.

Ten rosnący w czasie wskaźnik inwestycyjny wynika z co najmniej sześciu czynników. Po pierwsze, wysoki popyt w latach 2021–2022 i co za tym idzie znaczny wzrost rentowności oraz marż dał bodziec do podwyższenia inwestycji w nowe moce produkcyjne, czyli przede wszystkim flotę pojazdów i magazyny. Po drugie, ceny pojazdów rosły szybciej niż inne środki trwałe, m.in. przez niedobór mikroprocesorów i siłą rzeczy zatory na światowym rynku motoryzacyjnym – to niejako mechanicznie podniosło relację inwestycji do przychodów. Po trzecie, presja kosztowa zmusza do podnoszenia wydajności pracy, a to wymaga

inwestycji. Po czwarte, na wzrost inwestycji w relacji do przychodów oddziaływały też najpewniej opóźnienia w dostawach sprzętu transportowego, co sprawiło, że zamówienia z lat 2021–2022 przełożyły się na rzeczywiste wydatki inwestycyjne (widniejące w przepływach finansowych) dopiero w roku 2023. Po piąte, w 2023 r. zapadał termin wykorzystania funduszy unijnych na lata 2014–2021 zgodnie z zasadą n+3. To istotnie podbiło inwestycje sektora prywatnego, w tym również w branży transportowej. Ostatnim czynnikiem, który mógł wpłynąć na wzrost inwestycji w latach 2022–2023, były konsekwencje rosyjskiej agresji na Ukrainę. Wybuch wojny, który wymusił zmiany w strukturze zarówno geograficznej (skąd pochodzą surowce energetyczne), jak i podmiotowej (z jakich surowców czerpiemy energię) energii elektrycznej bowiem sprawił, że rynek transportowy przeznaczał więcej środków na rozbudowę terminali przeladunkowych.

WYKRES 61. Mediana relacji inwestycji do przychodów firm z listy „Top 100”, w proc.



WYKRES 62. Mediana relacji inwestycji do przychodów w różnych przekrojach*, w proc.

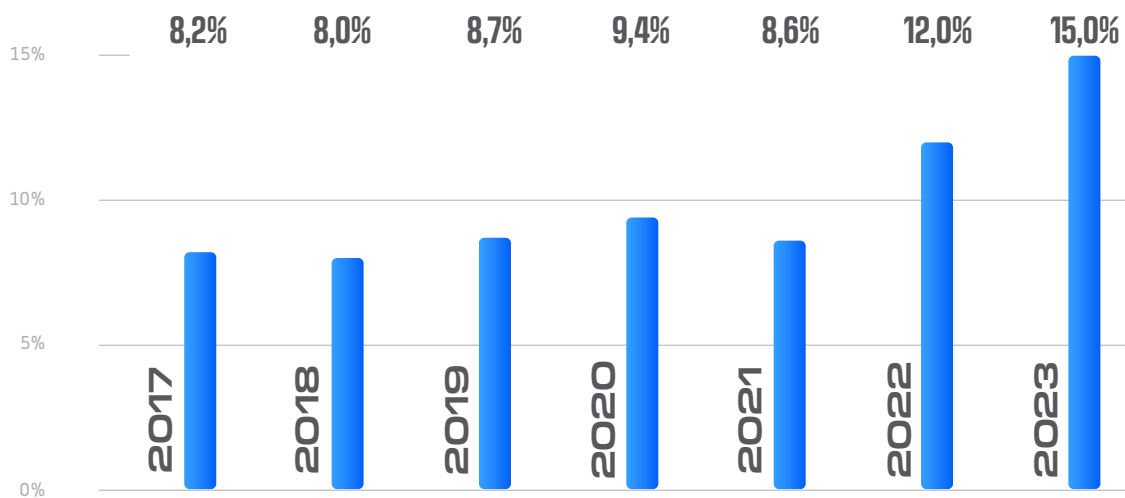


*Pierwszy tercyl to największe firmy, drugi tercyl to średnie firmy, trzeci tercyl to najmniejsze firmy

Koszty pracy



O ile w latach 2017–2021 koszty wynagrodzeń pracowników w relacji do przychodów zmieniały się w relatywnie niewielkim stopniu, o tyle w kolejnych latach zmiany przyspieszyły. Jeszcze w 2021 r. mediana kosztów pracy do przychodów wynosiła 8,6 proc., w 2022 r. było to 12 proc., w 2023 zaś aż 14,6 proc. To potwierdza naszą tezę z podrozdziału o inwestycjach, że model oparty na niskich kosztach jest pod silną presją. Oczywiście relatywny wzrost kosztów pracy jest w pewnym stopniu efektem zmian cyklicznych, czyli nagłej aprecjacji złotego (choć złoty może strukturalnie się umacniać w kolejnych latach i dekadach w związku z szybkim rozwojem polskiej gospodarki na tle strefy euro) i szoku inflacyjnego, który z opóźnieniem wpływa na poziom wynagrodzeń. Można więc zakładać, że w latach 2025–2026 wzrost kosztów pracy w stosunku do przychodów ulegnie stabilizacji, lecz powrotu do poziomów z ubiegłej dekady nie należy się spodziewać. W tym sensie jest więc to zmiana trwała. Liderzy biznesu coraz częściej wskazują, że wysokie i rosnące koszty pracy to poważne wyzwanie strukturalne.

WYKRES 63. Mediana relacji kosztów wynagrodzeń do przychodów firm z listy „Top 100”, w proc.**WYKRES 64.** Mediana relacji kosztów wynagrodzeń do przychodów w różnych przekrojach*, w proc.

*Pierwszy tercyl to największe firmy, drugi tercyl to średnie firmy, trzeci tercyl to najmniejsze firmy

Jakub Szatek, Dziennikarz, Trans.eu Group

Ten rok nie jest rokiem inwestycji, ale czasem powiedzenia „sprawdzam” w firmach transportowych. Audyty, cięcia kosztów i uszczelnianie wydatków, optymalizacja procesów w firmie - te wszystkie działania podejmują świadomi przedsiębiorcy. Przede wszystkim zwracają uwagę na koszty i znalezienie sposobu na ich zmniejszenie, zachowanie płynności finansowej, optymalne planowanie tras, ograniczanie czasu na załadunku i rozładunku.





4.

Infrastruktura transportowa i zmiany technologiczne

Wielkość floty

*Lata 2023–2024 przyniosły **ewidentne spowolnienie przyrostu floty transportowej po boomie w latach 2021–2022**. Rejestracja ogółem pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków znajduje się zdecydowanie poniżej trendu z lat 2016–2019. To pokazuje, że branża transportowa tkwi w dołku.*

W 2023 r. zarejestrowano w Polsce 252,7 tys. pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków, a więc samochodów, ciągników siodłowych, naczep i przyczep. W stosunku do 2022 r. liczba rejestracji takich pojazdów wzrosła o 3,4 proc., co może być zaskakujące, biorąc pod uwagę, że praca przewozowa się zmniejszyła, a rynek znalazł się w cyklicznym spowolnieniu. Trzeba jednak uwzględnić to, że wzrost rejestracji był w pewnej mierze spowodowany realizacją zaległych kontraktów. Rok 2024 przyniósł spadek rejestracji nowych pojazdów.

W 2023 r. zarejestrowano w Polsce 40,8 tys. ciągników siodłowych, czyli o 0,8 proc. mniej w stosunku do poprzedniego roku. Było to wciąż o 18 proc. więcej niż w 2019 r., ostatnim przed pandemią. To pokazuje, że mimo recesji polski rynek transportowy jest w zupełnie innym miejscu niż pod koniec zeszłej dekady. Recesja, którą obserwujemy, zaczęła się z bardzo wysokiego poziomu. Natomiast na początku 2024 r. dynamika była już znacznie niższa i wynosiła w pierwszych sześciu miesiącach -10 proc. rok do roku. Wygląda na to, że rynek ciągników podąży taką samą drogą jak rynek naczep.

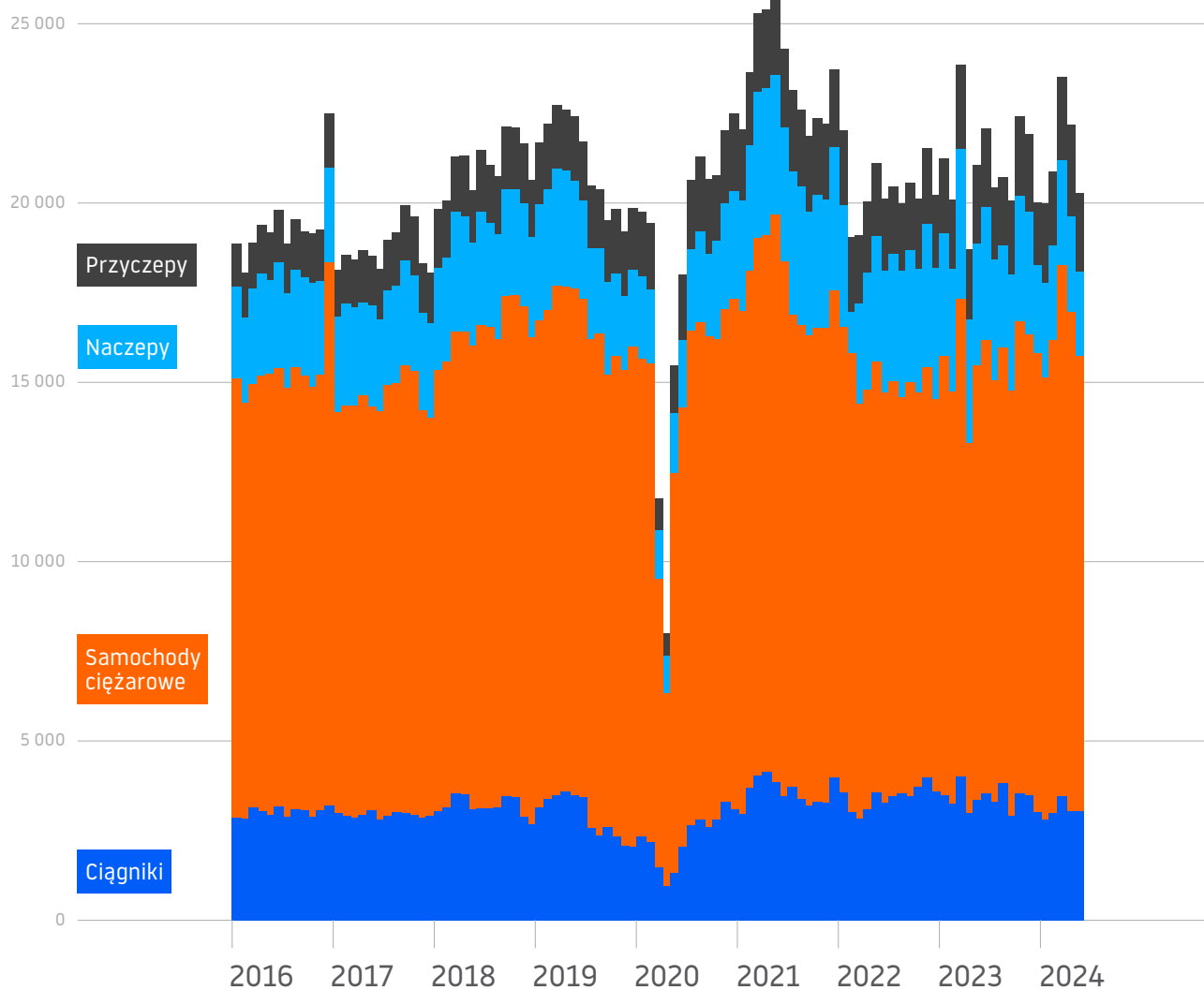
W ostatnim czasie można zaobserwować spadkową tendencję w liczbie rejestracji naczep. Co prawda, w 2023 r. liczba ta wyniosła 40,4 tys., co oznacza wzrost o 2,8 proc. w stosunku do 2022 r. Jednak w okresie styczeń-maj 2024 r. na tle analogicznego okresu rok wcześniej rejestracje zmniejszyły się aż o 26 proc. Mamy więc do czynienia z odwróceniem trendu po szybkim wzroście liczby rejestracji naczep po pandemii COVID-19.

Natomiast w zupełnie innym kierunku podąża rynek samochodów ciężarowych. Liczba ich rejestracji wyniosła w 2023 r. 146,5 tys., czyli o 4,7 proc. więcej rok do roku. A początek 2024 r. przyniósł dalszy wzrost – o 12,5 proc. rok do roku do maja. Jest to efekt udrożnienia łańcuchów dostaw i realizacji opóźnionych zamówień, szczególnie w segmencie mniejszych pojazdów, poniżej 3,5 tony. Jednocześnie widać w tych danych dynamiczny rozwój rynku dystrybucji w Polsce.

Liczba rejestracji przyczep ciężarowych wyniosła w 2023 r. 25 tys. i była o 4,1 proc. wyższa rok do roku. A dane za rok 2024 sugerują, że miesięczne rejestracje zdecydowanie przyspieszyły w stosunku do poprzednich lat, rosnąc o 7,5 proc. rok do roku.



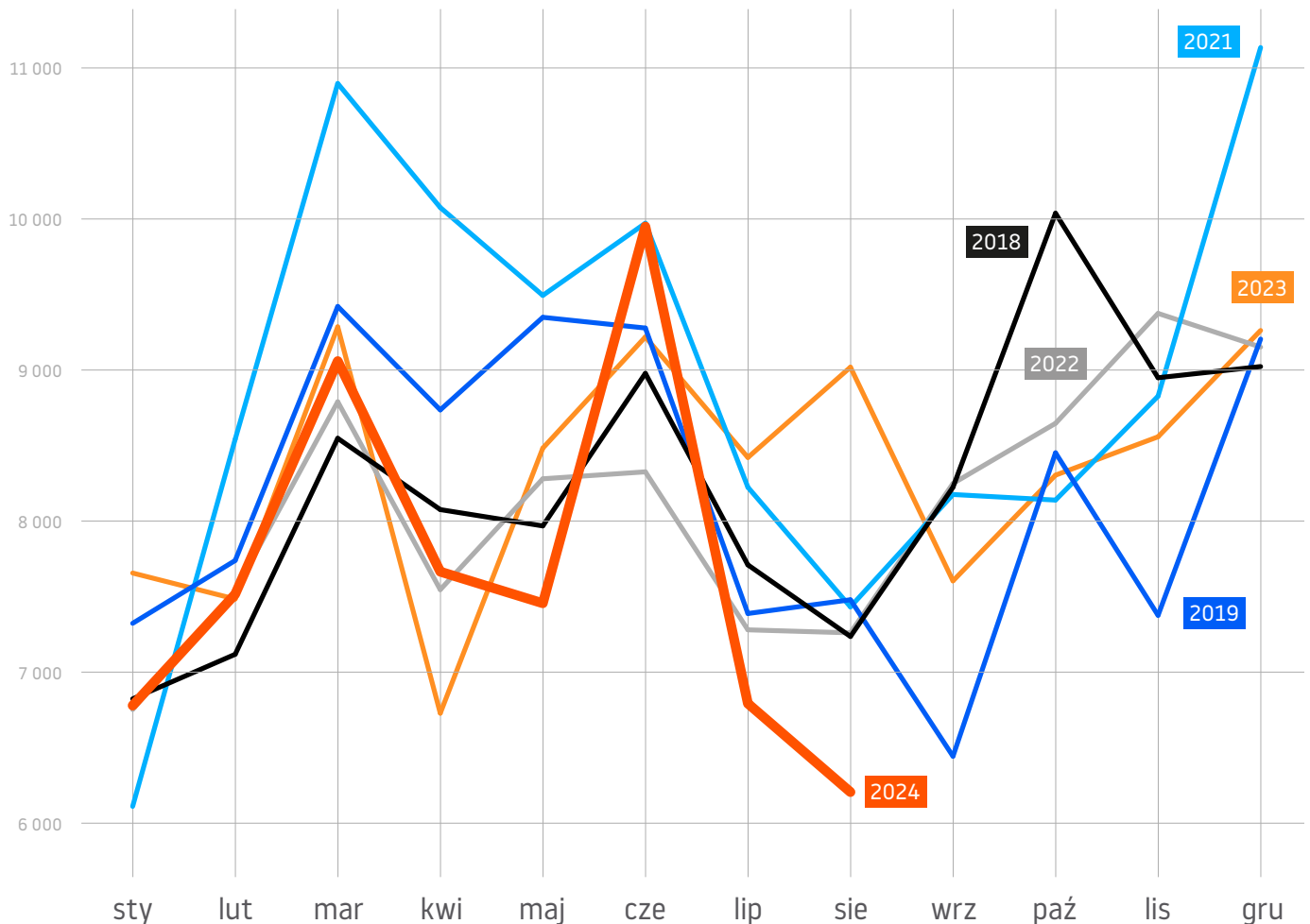
WYKRES 65. Miesięczna liczba rejestracji pojazdów ciężarowych w Polsce na tle trendu sprzed pandemii COVID-19



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych CEPIK



WYKRES 66. Liczba zarejestrowanych pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym towarów w ostatnich latach*



*Z uwagi na kryzys pandemiczny, dane z 2020 roku są niereprezentatywne dla normalnego funkcjonowania rynku i nie zostały uwzględnione
Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych CEPIK

Polska na tle UE

*Dynamika rejestracji nowych pojazdów w Polsce jest mniejsza niż średnio w UE, ale jest to pochodna dużej zmienności – cyklu wysokich wzrostów i spadków. Pod względem udziału w europejskim rynku **Polska jest nadal wyżej niż przed pandemią COVID-19.***

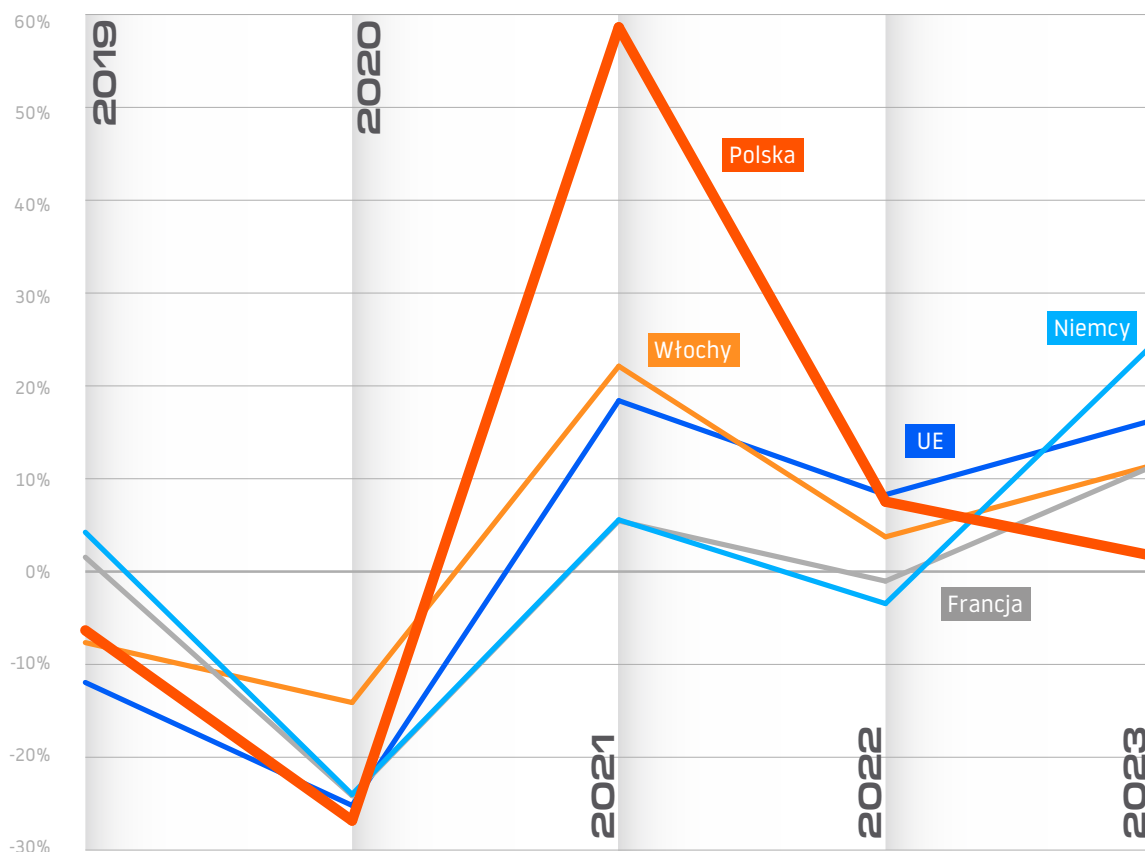
Dane Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów (ACEA) pozwalają analizować bieżące trendy w zakresie rejestracji nowych pojazdów silnikowych. Analizując te dane, widać, że tak jak w 2021 r. boom w transporcie drogowym był znacznie silniej-

szy w Polsce na tle innych gospodarek UE, tak – naturalnie – spowolnienie w 2023 r. także było silniejsze. W 2021 r. dynamika rejestracji w Polsce wyniosła blisko 60 proc. Dla porównania w Niemczech było to 5,6 proc., we Francji 5,5 proc. Natomiast średnia

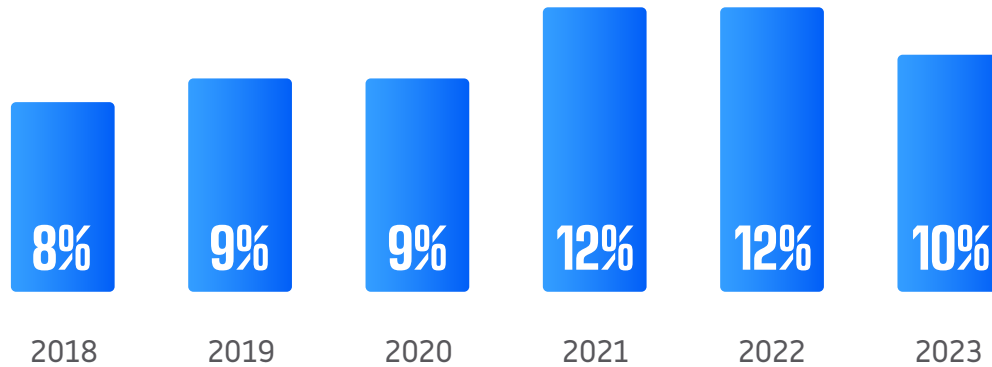
unijna to 18,4 proc. Z kolei w 2023 r. liczba ta wzrosła w Polsce zaledwie o 1,7 proc., podczas gdy średnio w UE o 16,3 proc., w Niemczech zaś aż o 24,4 proc. Głęboka amplituda wahań koniunktury dotyczyła więc szczególnie polskiej branży transportowej – boom w latach 2021–2022 i spowolnienie w latach 2023–2024. Warto jednak zaznaczyć, że spowolnienie w 2023 r. jest po części naturalne i do pewnego stopnia normalne, nie zaś nadzwyczajne. Pokazuje to np. fakt, że udział Polski w UE pod względem reje-

stracji samochodów ciężarowych jest wciąż wyższy niż w latach 2018–2019. W 2024 r. na całym rynku UE panuje negatywna tendencja w zakresie rejestracji nowych pojazdów ciężarowych. W segmencie pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony w pierwszych trzech kwartałach 2024 r. odnotowano spadek rejestracji o 7,5 proc. rok do roku, przy czym największe spadki dotknęły segmentu pojazdów o dmc powyżej 16 ton. Polski te niekorzystne zjawiska nie omijają, co pokazano w poprzednim podrozdziale.

WYKRES 67. Dynamika liczby nowo zarejestrowanych pojazdów ciężarowych, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych ACEA

WYKRES 68. Udział Polski w UE pod względem rejestracji nowych pojazdów ciężarowych, w proc.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych ACEA

Nowe napędy i technologie

*W 2023 r. znacząco wzrosła liczba nowych zelektryfikowanych pojazdów ciężarowych – zarówno w Polsce, jak i w całej UE. **W liczbach bezwzględnych jest ich jednak wciąż bardzo mało, nawet na najbardziej zaawansowanych rynkach.***

Polskie firmy przewozowe rejestrują coraz więcej samochodów ciężarowych napędzanych energią elektryczną (BEV). O ile w 2021 r. rejestracja pojazdów elektrycznych (BEV/PHEV) wyniosła zaledwie 7, o tyle w 2023 r. było to 87, w tym 85 stanowiły pojazdy w pełni zelektryfikowane (BEV). To pokazuje, że w Polsce w zasadzie nie ma ciężarowych pojazdów hybrydowych – w 2023 liczba rejestracji takich pojazdów wyniosła 2. Jeszcze większe zmiany widać, gdy spojrzeć się na dłuższy szereg czasowy, np. w 2018 r. w Polsce w ogóle nie rejestrowano w pełni zelektryfikowanych pojazdów ciężarowych. W międzyczasie wzrosła także rola alternatywnych źródeł energii, czyli energii pochodzącej z innych źródeł niż olej napędowy i benzyna – biogaz (bioLNG), bio olej napędowy (bioON), sprężony gaz ziemny (CNG). Energia alternatywna nie pozwala zredukować emisji CO₂ w takim stopniu jak energia elektryczna, ale również pozwala znacznie przyspieszyć proces dekarbonizacji, np. bio olej napędowy B100 może zredukować emisję CO₂

nawet do 60 proc. Z kolei HVO (hydrotreated vegetable oil) może zmniejszyć emisję CO₂ nawet o 90% w porównaniu do konwencjonalnego oleju napędowego, co czyni go bardzo obiecującym paliwem alternatywnym dla transportu ciężkiego. Zaletami są kompatybilność z istniejącymi silnikami, niższe emisje cząstek stałych i tlenków azotu oraz możliwość produkcji z odpadów. Ale HVO ma też swoje wady. Należą do nich przede wszystkim zmienna dostępność surowców oraz wysoki koszt produkcji. Co ciekawe, w ramach napędów alternatywnych widać wyraźnie, że maleje rola pojazdów napędzanych gazem. Wynika to z faktu, że ceny gazu są wyższe niż w przeszłości (nawet po spadku w 2023 r.), jednocześnie gaz przestał być preferowanym regulacyjnie napędem w Niemczech. Z drugiej strony ceny oleju napędowego także są powyżej średniej sprzed szoku surowcowego. Ponadto 2024 r. upłynął pod znakiem głębokich spadków cen gazu ziemnego, wskutek czego LNG może ponownie stać się alternatywą dla

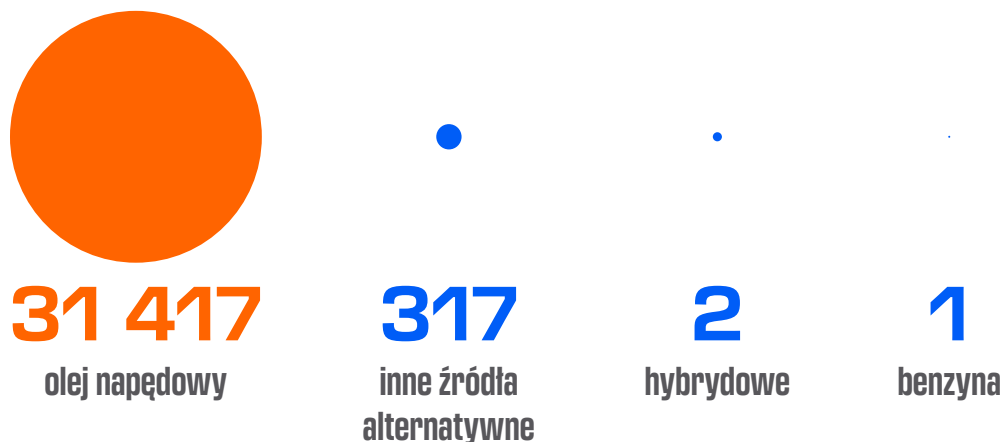
ropy naftowej w transporcie dalekobieżnym. Generalnie rzecz biorąc, niepewność regulacyjna i nadmierna koncentracja na promowaniu pojazdów wyłącznie elektrycznych mogą paradoksalnie skończyć się spowolnieniem transformacji energetycznej.

Na tle największych państw i zarazem gospodarek UE Polska odstaje jednak pod względem transformacji energetycznej transportu drogowego. W 2023 roku w Niemczech udział pojazdów o napędzie elektrycznym, hybrydowym lub alternatywnym (np. gaz ziemny) w nowo zarejestrowanych pojazdach ciężarowych o dmc 16 ton i większej wyniósł 2,7 proc., we

Włoszech 2,3 proc., a we Francji aż 7,5 proc. Tymczasem w Polsce było to zaledwie 1,1 proc., czyli poniżej średniej UE na poziomie 3,5 proc.

Trzeba pamiętać, że transformacja energetyczna jest procesem kapitałochłonnym ze względu na wysokie koszty pojazdów – zwłaszcza elektrycznych. Kraje posiadające ograniczone zasoby kapitału i tym samym wysokie stopy procentowe są w trudniejszej sytuacji. Utrzymanie transformacji wymaga zaangażowania państwa i stworzenia jasnej strategii wsparcia branży transportowej, jeżeli ma ona pozostać konkurencyjna na poziomie europejskim.

WYKRES 69. Liczba nowych rejestracji pojazdów ciężarowych w Polsce według rodzaju napędu, w latach 2022-2023, pojazdy o dmc 16 ton i większej*



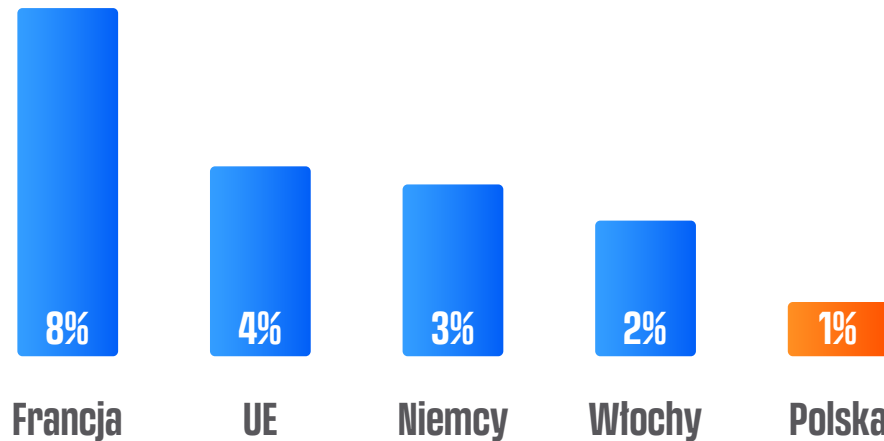
*Pojazdy elektryczne to pojazdy akumulatorowe oraz hybrydowe typu plug-in, pojazdy hybrydowe to pojazdy w pełni hybrydowe oraz mikrohybrydowe, pojazdy inne (o alternatywnych źródłach napędu) to pojazdy elektryczne na ogniwa paliwowe (FCEV) oraz pojazdy napędzane gazem ziemnym, gazem płynnym (LPG), E85/etanolem i inne. Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych ACEA

Krzysztof Otrząsek, Dyrektor sprzedaży opon ciężarowych i rozwiązań flotowych, Continental Opony Polska

Regulacje generują istotne koszty dla sektora transportowego. Każde podniesienie płacy minimalnej oraz wzrost opłat drogowych bezpośrednio zwiększają koszty operacyjne przewoźników. Warto zwrócić uwagę na wycofywanie preferencyjnych warunków dla pojazdów napędzanych LNG, które wcześniej były zwolnione z części opłat drogowych. Zmiana ta eliminuje ważne wsparcie finansowe, które wcześniej pomagało realizować inwestycje w mniej emisyjne pojazdy, a jej brak wpływa na zmniejszenie konkurencyjności polskich firm transportowych na europejskim rynku.

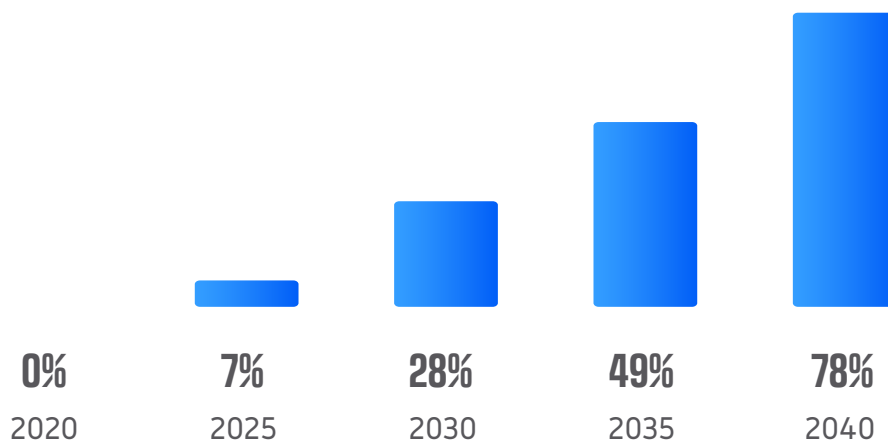


WYKRES 70. Udział pojazdów napędzanych energią elektryczną, hybrydową lub alternatywną w całkowitej liczbie nowych rejestracji pojazdów ciężarowych w wybranych krajach UE w 2023 r., pojazdy o dmc 16 ton i większej, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych ACEA

WYKRES 71. Szacunkowy udział sprzedaży zeroemisyjnych samochodów ciężarowych w latach 2020-2040 pozwalający osiągnąć cele redukcji emisji CO₂ zgodnie z unijnymi normami, w proc.



Źródło: International Council On Clean Transportation, 2023

Michał Niemiec, Menedżer Sprzedaży, Shell Polska

Dekarbonizacja jest istotnym czynnikiem wpływającym na branżę transportową. Nie istnieje jedna droga, która pozwoliłaby osiągnąć ambitne cele europejskie. Elektryfikacja jest doskonałym rozwiązaniem dla transportu ostatniej mili oraz dystrybucji, jednak jej efektywne zastosowanie w transporcie długodystansowym pozostaje wyzwaniem. Obecnie realną alternatywą dla transportu drogowego jest LNG, które do niedawna było wspierane przez rząd niemiecki. Kolejnym krokiem jest BioLNG, które umożliwi znaczną redukcję emisji CO₂ w transporcie drogowym.



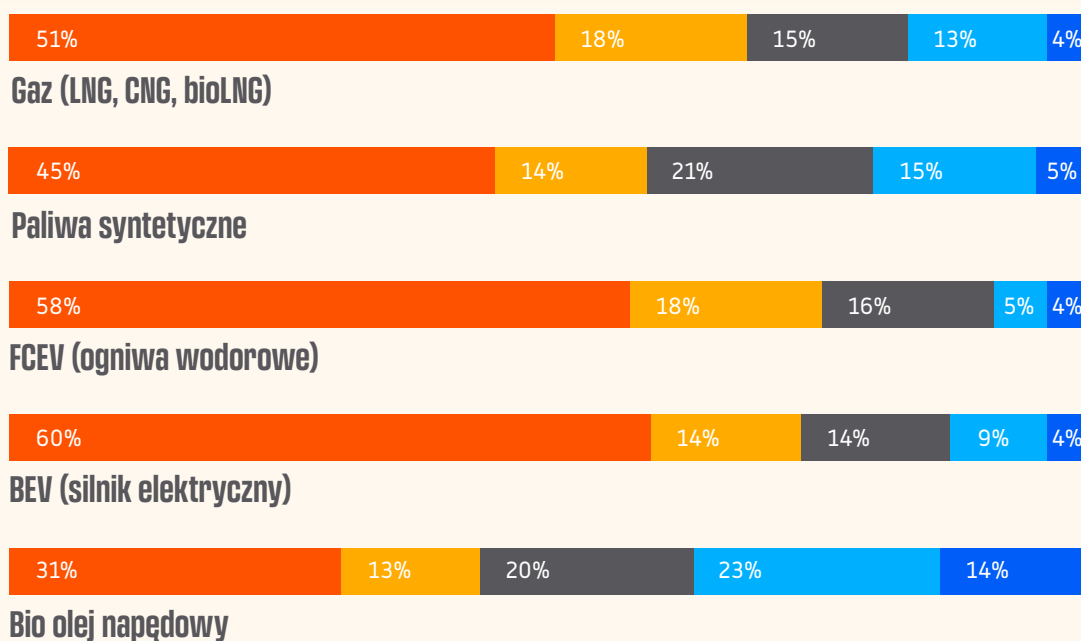
Przewidywany rozwój floty BADANIE ANKIETOWE

Co trzecia firma ma w planach rozwijanie floty pojazdów na bio olej napędowy (podobnie jak w badaniu w 2023 r.), ale zaledwie 13 proc. flotę pojazdów elektrycznych (wobec 18 proc. w badaniu w zeszłym roku).

Relatywnie wysoki odsetek ankietowanych przedsiębiorstw będzie rozwijać flotę pojazdów napędzanych przez paliwa syntetyczne (20 proc.) i gaz (17 proc.). Dane te pokazują, że proces transformacji energetycznej będzie przebiegał przez rozwój floty niskoemisyjnej (np. bio olej napędowy) lub neutralnej klimatycznie, a nie zeroemisyjnej (pojazdy elektryczne). Generalnie rzecz ujmując, skłonność firm do przechodzenia na alternatywne źródła energii pozostaje niska. Na podstawie rozmów z liderami biznesu, które przeprowadziła SpotData, wykuwa się teza, że główną przyczyną niskiej skłonności jest brak opłacalności

i potencjalne pogorszenie rentowności działalności wskutek elektryfikacji i zazieleniania transportu. Pojazdy zeroemisyjne są wciąż zbyt kosztowne. Jednak proces transformacji energetycznej kanałem pojazdów niskoemisyjnych może ograniczać to, że na skutek niewdrożenia w pełni dyrektywy RED II (Renewable Energy Directive II), a także w wyniku braku odpowiednich krajowych ram regulacyjnych podaż paliwa bioLNG czy HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) jest w Polsce bardzo niska. A zatem w tym przypadku występują bariery po stronie podażowej.

WYKRES 72. Czy Pani/Pana firma w ciągu najbliższych pięciu lat będzie rozwijała flotę pojazdów o następujących napędach?



Jakub Szałek, Dziennikarz, Trans.eu Group

W mojej ocenie w kwestii Zielonego Ładu jesteśmy niestety zakładnikami działań i decyzji, które mają zbyt wiele konotacji stricte politycznych, co nie ułatwia poszukiwania i wprowadzania najlepszych możliwych rozwiązań proekologicznych. Może się więc okazać, że za jakiś czas, zmienią się uwarunkowania, które będą determinowały wybór nowego kierunku inwestycji - HVO lub wodoru. W tym momencie jednak powinniśmy iść za trendami i w obliczu realnych szans na dotacje dokonywać inwestycji, żeby nie tracić dystansu do reszty Europy. Dobrze byłoby też gdybyśmy równolegle sami sobie pomagali, chociażby doprowadzając do modyfikacji norm zezwalających na dystrybucję HVO100.



Regulacje unijne i cele w zakresie transformacji energetycznej transportu drogowego

*Podstawowym celem UE staje się transformacja energetyczna. Ponieważ transport to jeden z najbardziej energochłonnych i emisyjnych sektorów gospodarki, **proces ten silnie dotyka i będzie dotykać przedsiębiorstwa transportu drogowego.***



Europejskie regulacje dotyczące transportu drogowego podlegają bardzo szybkiej ewolucji. Początkowe standardy koncentrowały się głównie na ograniczaniu emisji szkodliwych substancji, takich jak tlenki azotu, cząstki stałe, tlenek węgla i węglowodory. Z czasem normy te stawały się coraz bardziej rygorystyczne. Pierwszą istotną regulacją była norma Euro VI wprowadzona w 2013 r., która zaostrzyła limity emisji, zwłaszcza w zakresie tlenków azotu. Prawdziwy przełom nastąpił jednak w 2019 r., kiedy UE po raz pierwszy wprowadziła standardy dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężarowych. Zgodnie z nimi do 2025 r. emisje CO₂ z nowych pojazdów ciężarowych mają zostać zredukowane o 15 proc., a do 2030 r. o 30 proc. względem poziomu z 2019 r. Natomiast celem długoterminowym jest niemal całkowite wprowadzenie na rynek zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych. W 2023 r. cele te zostały zaostrzone – do 2030 r. emisje mają ulec redukcji o 45 proc., do 2035 r. o 65 proc., a do 2040 r. o 90 proc.

Do najważniejszych unijnych regulacji związanych z transformacją energetyczną, a jednocześnie silnie dotykających branżę transportową należą:

1/ Rozporządzenie ustanawiające normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężarowych

Nazwa aktu: *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz uwzględnienia obowiązków sprawozdawczych, zmiany rozporządzenia (UE) 2018/858 i uchylecia rozporządzenia (UE) 2018/956*

Celem powyższego rozporządzenia jest redukcja emisji CO2 przez pojazdy ciężarowe o 15 proc. do 2025 r. i o 30 proc. do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2019 r. Warto jednak zaznaczyć, że w lutym 2023 r. Komisja Europejska zaproponowała zmianę tych norm. Cele emisji CO2 zrewidowano tak, że do 2030 r. emisje powinny ulec zmniejszeniu o 45 proc. (względem 2019 r.), do 2035 r. o 65 proc., zaś do 2040 r. o 90 proc. w przypadku pojazdów ciężarowych objętych regulacjami z 2019 r. Jeżeli chodzi o pojazdy obecnie wchodzące na rynek, a tym samym objęte nowelizowanymi normami KE, cele redukcji są takie same, ale okresem odniesienia jest nie 2019, a 2025 r. Ta nowelizacja oznacza istotne zaostrzenie regulacji unijnych dotyczących transformacji klimatycznej w sektorze transportowym.

2/ Dyrektywa w sprawie systemu handlu uprawnieniami do emisji CO2 dla transportu drogowego (tzw. system ETS2)

Nazwa aktu: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych.*

System ETS2 dla transportu drogowego jest nowym rozszerzeniem europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji, obejmującym sektory transportu drogowego i budownictwa od 2027 r. Jego głównym celem jest redukcja emisji gazów cieplarnianych o 43 proc. do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. System wymaga, aby firmy raportowały swoje emisje i nabywały odpowiednią liczbę uprawnień do emisji CO2. Współczynnik liniowej redukcji wynosi 5,1 proc. rocznie od 2024 r. i będzie nadal zwiększany. Całkowita liczba uprawnień będzie dostosowywana co roku, a liczba ta będzie zmniejszana stopniowo, aby zapewnić spójność z celami klimatycznymi. System ETS2 wprowadza także rygorystyczne zasady monitorowania i egzekwowania, co zapewni, że podmioty, które nie spełnią wymogów, będą musiały stawić czoła konsekwencjom prawnym. Na przykład firmy transportowe mogą podlegać karom za nieumorzenie odpowiedniej liczby uprawnień. Jednym z kluczowych aspektów ETS2 jest aukcjonowanie uprawnień, które będą zmniejszane o ok. 5,38 proc. rocznie od 2028 r.

3/ Dyrektywa w sprawie eurowiniety

Nazwa aktu: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. zmieniająca dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie pojazdów w ramach niektórych typów infrastruktury*

Dyrektywa odnosi się do aktualizacji zasad pobierania opłat drogowych. Ma ona zachęcać do korzystania z pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, których opłata nie dotyczy lub jest relatywnie niska. Jest to jedna z polityk UE polegająca na zachętach finansowych. Podmioty, które nie będą transformować się w kierunku czystej energii, z czasem będą ponosić istotne straty ekonomiczne. Jednym z kluczowych elementów dyrektywy jest wprowadzanie opłat drogowych uzależnionych od emisji CO₂ przez dany pojazd.

4/ Rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR)

Nazwa aktu: *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE*

Dnia 13 kwietnia 2024 r. w życie weszło tzw. rozporządzenie AFIR (ang. Alternative Fuels Infrastructure Regulation), które ustanowiło wiążące cele dla rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych. Do głównych celów AFIR należy stworzenie sieci punktów ładowania elektrycznego i tankowania wodoru wzdłuż głównych korytarzy transportowych (autostrad) w każdym państwie członkowskim UE. W przypadku pojazdów ciężarowych kraje są zobligowane do stworzenia punktów ładowania o mocy co najmniej 350 kW w odległościach nie większych niż co 60 km do 2025 r., a następnie zwiększenie mocy do 700 kW do 2027 r. Według planu pełne wdrożenie na terenie wszystkich państw członkowskich powinno nastąpić w 2030 r.

5/ Dyrektywa w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

Nazwa aktu: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego*

Dyrektywa UE ustanawia minimalne cele dla zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy. Oczekuje się od państw członkowskich, że do 2030 r. 65 proc. nowych autobusów miejskich będzie przyjaznych środowisku, z czego połowa będzie zeroemisyjna. Jeżeli chodzi o samochody dostawcze, ma to być 28–29 proc.

6/ Rozporządzenie dotyczące monitorowania i raportowania emisji CO₂ z pojazdów ciężarowych

Nazwa aktu: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostreżenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz uwzględnienia obowiązków sprawozdawczych, zmiany rozporządzenia (UE) 2018/858 i uchylecia rozporządzenia (UE) 2018/956

Powyższe rozporządzenie UE nakłada obowiązek monitorowania i raportowania emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężarowych. Celem tej regulacji jest zwiększenie transparentności poprzez umożliwienie skutecznego monitorowania postępów w redukcji emisji.

7/ Rozporządzenie w sprawie baterii i zużytych baterii

Nazwa aktu: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE

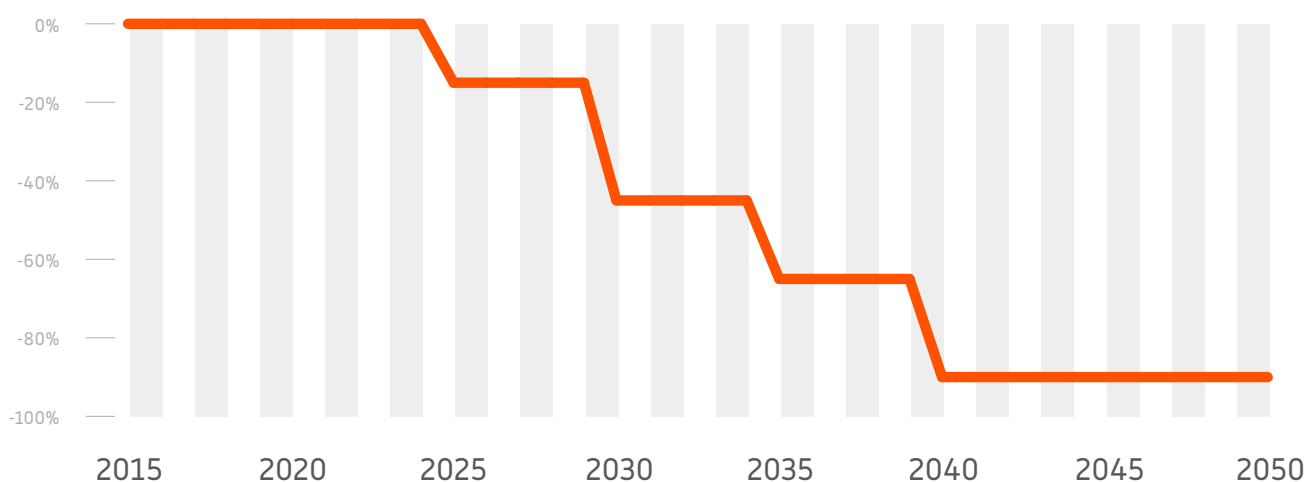
Rozporządzenie weszło w życie w 2024 r. i ustanawia kompleksowe ramy dla produkcji, użytkowania i recyklingu baterii. Podstawowym celem jest zapewnienie zrównoważonej produkcji baterii, zwiększenie wydajności recyklingu oraz wprowadzenie wymogów dotyczących śladu węglowego baterii.

Jak działa VECTO i system długów emisyjnych

Aby osiągnąć te cele, UE wprowadziła wiele mechanizmów i narzędzi. Jednym z kluczowych jest VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) – narzędzie służące do obliczania zużycia energii i emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych. Producenci pojazdów są zobowiązani do monitorowania i raportowania emisji CO₂ z nowych pojazdów, co pozwala na dokładne śledzenie postępów w realizacji celów redukcyjnych. Wprowadzono także tzw. system kredytów i długów. Każdy podmiot ma określony cel redukcji emisji CO₂ dla swojej floty, który musi osią-

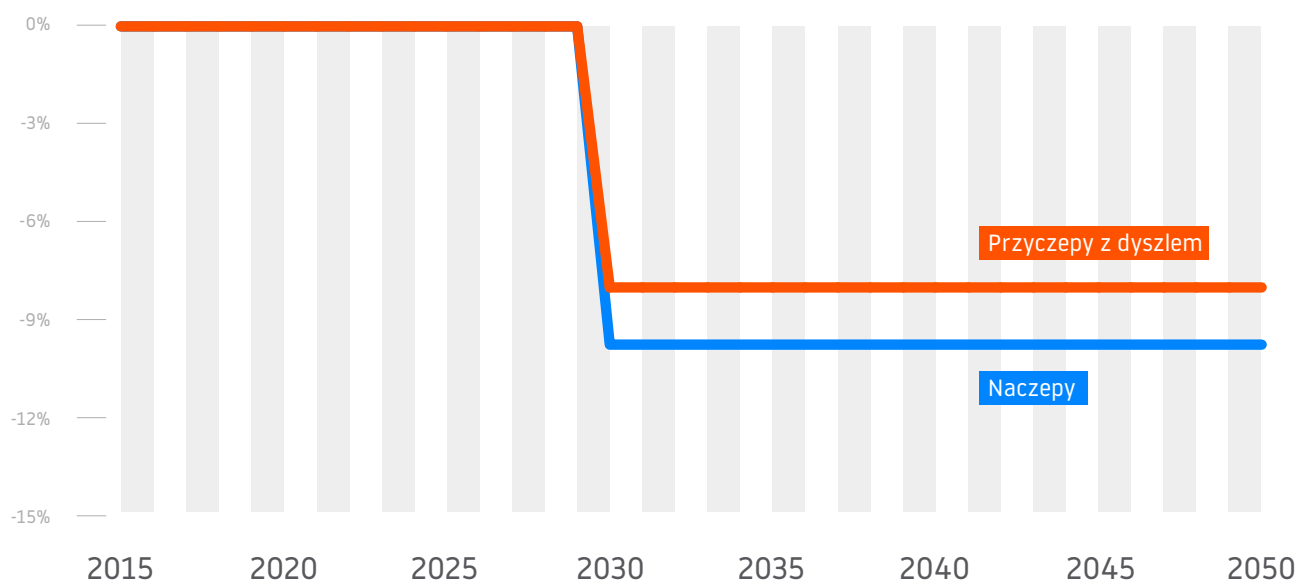
gnąć w danym roku. Jeżeli firma osiągnie lepszy wynik niż wymagany, wówczas otrzymuje bardzo preferencyjny kredyt, który może wykorzystać na zakup zero- lub niskoemisyjnych pojazdów. Natomiast jeżeli firma osiągnie wynik gorszy od celu, wtedy zaciąga dług emisyjny, który może być spłacony na dwa sposoby: 1) osiągnięcie lepszego wyniku w kolejnym roku – przekraczający cel, 2) „zakup” kredytu od firmy, która wygenerowała „nadwyżkę”, czyli zredukowała emisję silniej, niż wymaga cel.

WYKRES 73. Cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężarowych według znowelizowanych regulacji UE, proc. w stosunku do 2025 r.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

WYKRES 74. Cele redukcji emisji CO₂ w poszczególnych latach według kategorii pojazdów*, w proc.



*Dla obecnie produkowanych pojazdów rok odniesienia to 2019, a dla nowych pojazdów (w tym naczep) wchodzących na rynek rok odniesienia to 2025.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

WYKRES 75. Cele redukcji emisji CO₂ dla nowych przyczep według znowelizowanych regulacji UE, proc. w stosunku do 2025 r.

	Kategorie pojazdów	Grupa VECTO	DMC pojazdu (t)	Konfiguracja osi	2025	2030	2035	2040
OBECNIE PRODUKOWANE POJAZDY	Ciężkie samochody ciężarowej >16 t z konfiguracją osi 4x2 lub 6x2	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	>16	4x2, 6x2	15%	43%	64%	90%
	Średnie samochody ciężarowe	53, 54	>5 - <= 7,4	4x2 (tylko tylny napęd)	0%	43%	64%	90%
NOWO PRODUKOWANE POJAZDY	Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4t i <= 16t	1s, 1, 2, 3	>7,4 - <=16	4x2	0%	43%	64%	90%
	Ciężkie samochody ciężarowe ze specjalną konfiguracją osi	11, 12, 16	Wszystkie masy	6x4, 8x4	0%	43%	64%	90%
NOWO PRODUKOWANE PRZYCZEPY	Naczepy	Wiele grup: szczególnie wszystkie grupy do 3 osi w Tabeli 1, 4 oraz wszystkie grupy w Tabeli 6 (UE) 2022/1362.	>8	1-, 2-, 3-osiowe	0%	10%	10%	10%
	Przyczepy z dyszlem		>8	1-, 2-, 3-osiowe	0%	7,50%	7,50%	7,50%

Dla obecnie produkowanych ciężarówek rok odniesienia to 2019, dla nowo produkowanych pojazdów ciężarowych i naczep-2025.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Marcin Sojda, Dyrektor Zarządzający, H.Z. Transport

Jako branża oczekivalibyśmy, aby surowa polityka dotycząca transformacji energetycznej została nieco złagodzona. Bazując na obecnie dostępnych rozwiązaniach, elektryfikacja dalekodystansowego transportu wydaje się być niemożliwa ani kosztowo, ani operacyjnie. Nadal brakuje realnego zaangażowania i gotowości zleceniodawców do wspólnego z przewoźnikami inwestowania w bardziej ekologiczne rozwiązania.



Jak regulacje wpłyną na sektor transportowy

BADANIE ANKIETOWE

Regulacje na szczeblu krajowym i unijnym stanowią coraz większe wyzwanie dla firm transportowych, a stosunek do nich jest jednoznacznie negatywny. Spytaliśmy przedsiębiorstwa, w jaki sposób konkretne regulacje wpływają na obecne i przyszłe możliwości rozwoju.

Jeżeli chodzi o bieżący rozwój, wzięliśmy pod uwagę następujące regulacje:

- pakiet mobilności,
- krajowe regulacje dotyczące minimalnego wynagrodzenia,
- konieczność wymiany tachografów,
- regulacje dotyczące opłat drogowych (uzależniające wysokość opłaty m.in. od emisji CO2 przez dany pojazd),
- regulacje dotyczące standardów emisyjnych pojazdów.

Z kolei w przypadku rozwoju w ciągu najbliższych pięciu lat są to:

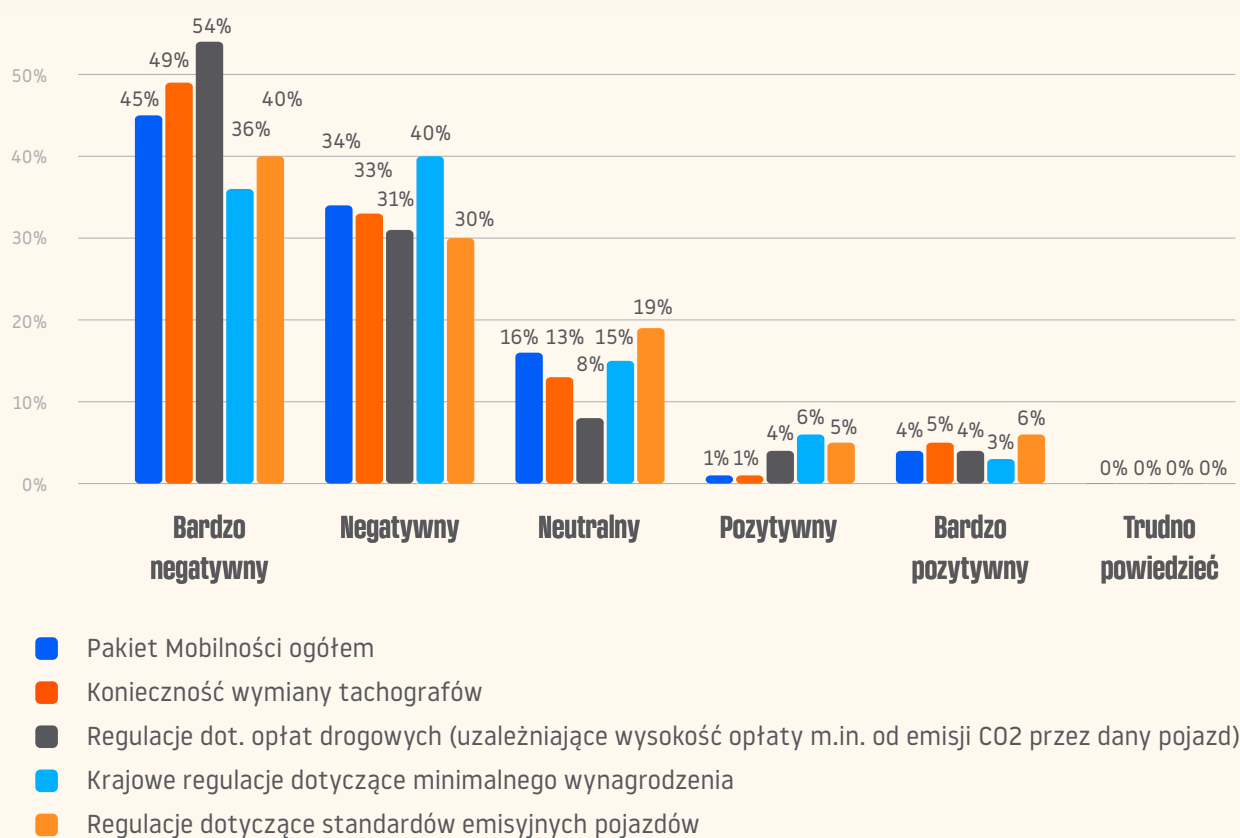
- ograniczenie emisji przez pojazdy ciężarowej o 45 proc. do 2030 r.,
- włączenie transportu do systemu ETS (opłaty za emisję CO2 do atmosfery),
- regulacje dotyczące opłat drogowych (uzależniające wysokość opłaty m.in. od emisji CO2 przez dany pojazd).

Wśród ankietowanych firm panuje negatywne nastawienie do regulacji unijnych i krajowych. Zdecydowana większość z nich wskazuje, że powyższe regulacje wpłyną bardzo negatywnie lub negatywnie na obecne i przyszłe możliwości rozwoju.

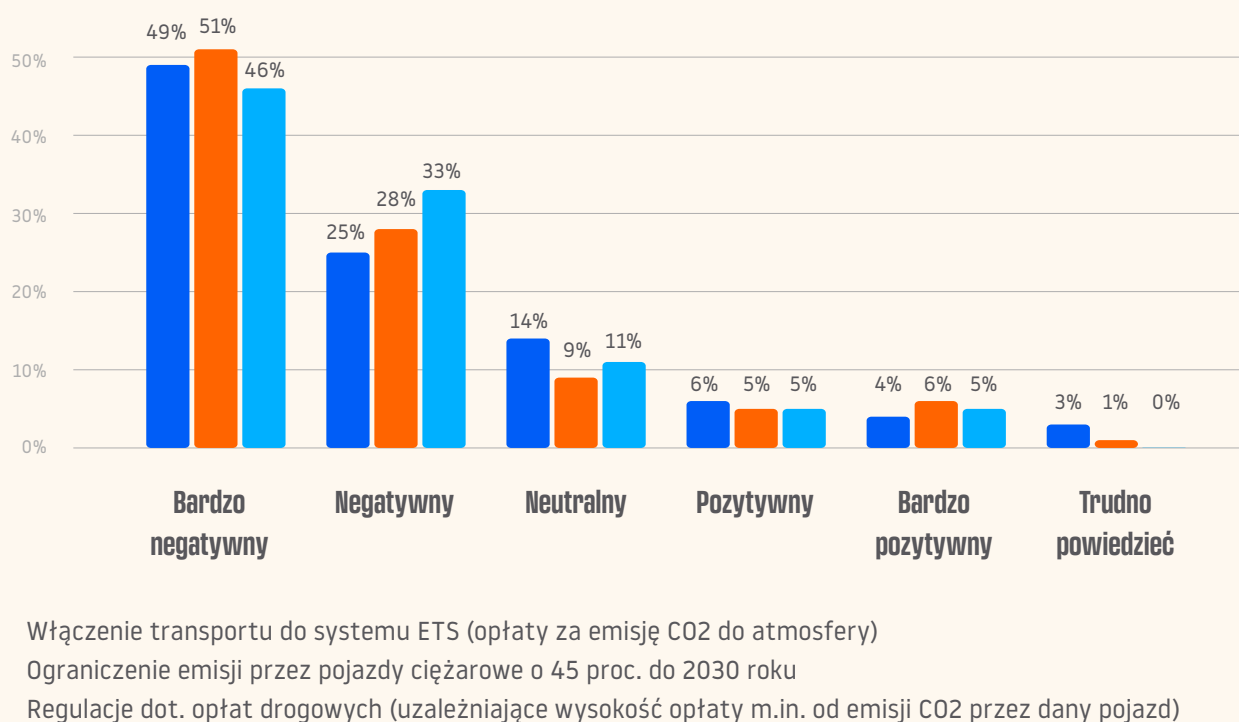
W krótkim okresie największe zagrożenie firmy upatrują w regulacjach dotyczących opłat drogowych, natomiast w dłuższym okresie w ograniczeniu emisji przez pojazdy ciężarowe o 45 proc. do 2030 r. Każda regulacja uważana jest przez branżę transportową za duże zagrożenie, które będzie tłumić rozwój.



WYKRES 76. W jaki sposób wymienione regulacje wpływają na obecne możliwości rozwoju firmy?



WYKRES 77. W jaki sposób wymienione regulacje wpłyną na możliwość rozwoju firmy w ciągu najbliższych 5 lat (do 2029 r.)?



Koszty kapitałowe, brak infrastruktury, pomijanie alternatyw – największe problemy transformacji energetycznej w transporcie drogowym

Transformacja w kierunku pojazdów zeroemisyjnych narzucona przez UE niesie ze sobą poważne wyzwania finansowe i organizacyjne. *Nie jest pewne, czy branża będzie w stanie im sprostać, a także czy Unia Europejska odpowiednio ocenia alternatywy. Transformacja energetyczna jest niezbędna, jednak trzy kluczowe obszary wymagają pogłębionej analizy i potencjalnej rewizji podejścia.*

1/ Wysoki koszt inwestycji kapitałowych w nową flotę

Całkowity koszt posiadania (TCO) pojazdów elektrycznych systematycznie spada, jednak początkowe koszty zakupu tych pojazdów pozostają znacznie wyższe w porównaniu z pojazdami spalinowymi. Według analizy Międzynarodowej Rady ds. Czystego Transportu (ICCT) w 2027 r. TCO pojazdów elektrycznych i oleju napędowego w Polsce mają się zrównać, a do 2030 r. pojazdy elektryczne będą tańsze o ok. 10 proc. W 2027 r. całkowity koszt posiadania elektrycznego i spalinowego ciągnika siodłowego w Polsce wyniesie 390 tys. euro, co oznacza, że zostanie osiągnięty parytet kosztowy. Do 2030 r. TCO dla pojazdów elektrycznych spadnie do 360 tys. euro. Z drugiej strony w takich krajach jak Francja i Holandia parytet kosztowy zostanie osiągnięty szybciej, już w latach 2025–2026. Dane te są obiecujące, ale trzeba mieć na uwadze dwa czynniki, które studzą optymizm.

Po pierwsze, w takich wyliczeniach ceny zakupu pojazdów elektrycznych i wodorowych (tj. niekonwencjonalnych) są szacowane metodą bottom-up lub teardown, które polegają na szczegółowym budowaniu modelu kosztów, zaczynając od podstawowych elementów – nadwozia, akumulatorów – a skończywszy na silniku i innych komponentach układu napędowego. Przy metodzie bottom-up każdy element szacowany jest oddzielnie, a potem ich koszty są

sumowane, aby uzyskać pełną cenę zakupu pojazdu elektrycznego czy wodorowego. Natomiast ceny pojazdów konwencjonalnych napędzanych olejem napędowym opierają się na rzeczywistych danych z publicznie dostępnych źródeł. Wskutek tego ceny zakupu pojazdów elektrycznych/wodorowych są mniej precyzyjne (dane szacunkowe) niż ceny zakupu pojazdów konwencjonalnych (dane rzeczywiste) i trudniej dokonać ich trafnej prognozy. W 2021 r. przywołana już instytucja ICCT prognozowała, że do 2024 r. cena zakupu elektrycznej ciężarówki spadnie do ok. 250 tys. euro, a tymczasem według przedstawicieli branży transportowej cena ta wynosi obecnie ok. 350 tys. euro. Do tego dochodzą inne kwestie.

W przytoczonych analizach ICCT koszt leasingu oraz ubezpieczenia dla aut elektrycznych nie został bezpośrednio wskazany. Pojawiły się tylko informacje, że mogą być one wyższe od pojazdów spalinowych, a niepewność związana z rzeczywistym poziomem kosztów jest bardzo wysoka. Z kolei roczny przebieg pojazdów elektrycznych oszacowano na 199 tys. km dla pojazdów o zasięgu 500 km, co przekłada się na 16,5 tys. miesięcznie. Jednak szacunki polskich firm transportowych raczej wskazują na ok. 6 tys. km miesięcznie, czyli zdecydowanie mniej, co wynika z tego, że na rynku de facto nie ma pojazdów elektrycznych

o zasięgu 500 km. Dopiero na początku listopada 2024 r. niemiecka marka Mercedes-Benz zaprezentowała elektryczną ciężarówkę eActros, która posiada certyfikat zasięgu 500 kilometrów. To pokazuje, jak wynik TCO silnie zależy od założeń, które mogą być zbyt optymistyczne.

Opłacalność pojazdów zeroemisyjnych może też ograniczać fakt, że baterie elektryczne ważą około 4 tony, co sprawia, że dopuszczalna masa całkowita (dmc) jest wyższa od pojazdów konwencjonalnych, wskutek czego można przewieźć mniej towaru. Przy czym w KE trwają prace nad wprowadzeniem specjalnej derogacji, która pozwoli na zwiększenie dmc o 4 tony dla pojazdów zeroemisyjnych, czyli do 44 ton. Doprowadziłoby to do pełnej rekompensacji dodatkowej masy technologii bezemisyjnej. Różnice zdań wśród państw członkowskich sprawiają jednak, że konsultacje nad tą derogacją utknęły w martwym punkcie.

Po drugie, dla wielu firm transportowych, zwłaszcza w krajach o wysokich stopach procentowych, takich jak Polska, nakłady kapitałowe są ogromnym obciążeniem. Cena elektrycznych pojazdów pozostanie w nadchodzących latach wyższa na tle pojazdów konwencjonalnych. To może zniechęcać do inwestycji w nową flotę, nawet jeżeli stosunkowo szybko taka inwestycja byłaby rentowna. Bariery finansowe wynikające z wysokiego kosztu pieniądza będą po prostu zbyt duże.

Oczywiście takie bariery można przekraczać dzięki pomocy państwa. Jednak mimo, że UE zatwierdziła niezwykle ambitne cele redukcji CO₂, to w jednej trzeciej krajów UE system zachęt fiskalnych do nabywania pojazdów zeroemisyjnych w zasadzie nie istnieje. W gronie tych krajów znajduje się Polska. W rezultacie jesteśmy jedynym krajem spośród tych o najsilniejszej pozycji na rynku transportowym, gdzie nie ma żadnych subsydiów ani zachęt podatkowych do nabywania pojazdów elektrycznych czy wodorowych.

Inne kraje Unii Europejskiej oferują szerokie programy dotacyjne. Przykłady to:

→ **Austria:** do 65 tys. euro dotacji na każdy pojazd elektryczny powyżej 12 ton dopuszczalnej masy całkowitej (dmc). Dotacja jest przyznawana na pojazd, a nie na firmę, co oznacza, że przedsiębiorstwo może otrzymać dotację na każdy zakupiony pojazd elektryczny spełniający kryterium masy.

→ **Szwecja:** do 20 proc. ceny na elektryczny pojazd ciężarowy o dmc >3,5 tony.

→ **Belgia:** dofinansowanie 40 proc. dodatkowego kosztu do 400 tys. euro za pojazd. Przez dodatkowy koszt rozumie się różnicę między ceną pojazdu elektrycznego, a ceną analogicznego pojazdu spalinowego. Przykładowo, jeśli cena pojazdu elektrycznego wynosi 400 tys. euro, a analogiczny pojazd spalinowy kosztuje 200 tys. euro, dodatkowy koszt to 200 tys. euro. Dotacja wynosiłaby wtedy 40 proc. tej kwoty, czyli 80 tys. euro.

W Polsce natomiast potencjalny program dotacji NFOŚiGW „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych” jest na etapie finalnych uzgodnień. Wiele wskazuje jednak, że powinien zostać wdrożony w 2025 r., ponieważ Europejski Bank Inwestycyjny zaakceptował program. Budżet programu ma wynieść do 2 mld zł na lata 2025–2030, czyli 1 mld zł więcej niż pierwotnie zakładano. Polegać ma na dofinansowaniu kosztów kwalifikowalnych zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych – do 60 proc. dla małych przedsiębiorstw, do 50 proc. dla średnich i do 30 proc. dla dużych. Maksymalne wsparcie to 400 tys. zł na pojazd kategorii N2 (dmc 3,5–12 t) i 750 tys. zł na pojazd kategorii N3 (dmc powyżej 12 t). Skuteczność programu może okazać się jednak niewielka jeśli weźmiemy pod uwagę jeden z jego warunków stanowiący, że liczba wszystkich przyznanych dotacji do zakupu pojazdów zeroemisyjnych uzależniona będzie od liczby zezłomowanych w ciągu roku w Polsce spalinowych pojazdów ciężarowych.

WYKRES 78. Punkty ładowania pojazdów elektrycznych wzdłuż korytarzy TEN-T ze złączem CCS (Combined Charging System) o mocy co najmniej 350 kW



Źródło: Komisja Europejska

2/ Brak odpowiedniej infrastruktury ładowania

Polska wciąż boryka się z poważnym problemem niedoboru stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zwłaszcza tych o dużej masie. Infrastruktura ładowania jest kluczowa dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania floty zeroemisyjnej, ale jej rozwój jest w Polsce znacznie opóźniony.

W Polsce znajduje się ok. 8710 punktów ładowania, co stawia ją na dziesiątym miejscu w Unii Europejskiej, daleko za liderami, takimi jak Holandia (ponad 160 tys. punktów) czy Niemcy (ok. 140 tys. punktów). Choć infrastruktura ta szybko się rozwija, szczególnie liczba punktów ładowania DC, a więc

prądem stałym (zwiększyła się prawie 13-krotnie w ciągu ostatnich lat), nadal nie jest wystarczająca, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na stacje ładowania dla pojazdów ciężarowych. Największym problemem jest brak ładowarek o wysokiej mocy (350 kW) wzdłuż kluczowych tras transportowych, takich jak europejskie korytarze TEN-T. Punkty ładowania o takiej mocy są niezbędne dla ciężkich pojazdów elektrycznych o dużym zasięgu, ale ich liczba w Polsce jest bardzo ograniczona. W Polsce, tak jak w większości krajów UE, takich punktów na razie nie ma w ogóle. Jeśli Polska nie przyspieszy rozwoju infrastruktury, polskie firmy transportowe

mogą stopniowo tracić przewagę na rynku europejskim, zwłaszcza w kontekście rosnącej konkurencji ze strony innych krajów UE, które mocniej inwestują w rozwój infrastruktury. Warto przy tym podkreślić, że Europejski Bank Inwestycyjny zaakceptował dwa kluczowe programy wsparcia: budowę i rozbudowę

sieci elektroenergetycznych dla ogólnodostępnych stacji ładowania dużej mocy oraz rozwój publicznych stacji ładowania pojazdów ciężarowych. Budżet na te programy ma wynieść 6 mld zł. Programy zostaną uruchomione najprawdopodobniej dopiero w drugiej połowie 2025 r.

3/ Pomijanie alternatywnych ścieżek redukcji emisji

W transformacji energetycznej branży transportowej Unia Europejska koncentruje się głównie na rozwoju pojazdów elektrycznych, jednak istnieją inne technologie, które mogą również odegrać istotną rolę, a często są pomijane. Jedną z takich technologii są biopaliwa. Mogą być one stosowane w istniejących silnikach spalinowych i mają potencjał znacznego obniżenia emisji CO₂. Przykładowo biopaliwa produkowane z odpadów roślinnych są odnawialnym źródłem energii i mogą się przyczynić do dekarbonizacji transportu bez potrzeby wymiany całej floty. Jednak ich masowe wprowadzenie napotyka trudności związane z zapotrzebowaniem na ziemię uprawną oraz wodę.

Innymi rodzajami technologii są truck platooning, LHV (longer, heavier vehicle) oraz EMS (europejski system modułowy). Technologie te mają duży potencjał do zmniejszenia emisji CO₂ bez konieczności natychmia-

stowej wymiany konwencjonalnych silników. Truck platooning, czyli cyfrowe połączenie pojazdów jadących w konwoju jeden za drugim, może zredukować zużycie paliwa o ok. 10 proc., a EMS pozwala na zwiększenie efektywności transportu poprzez przewożenie większych ładunków mniejszą liczbą pojazdów. Wreszcie istnieją też pojazdy wodorowe. Charakteryzują się dłuższym zasięgiem niż pojazdy elektryczne, ale ich wadą są wysokie koszty produkcji wodoru oraz ograniczona liczba stacji tankowania.

Transformacja w kierunku pojazdów zeroemisyjnych jest nieunikniona, aby osiągnąć cele klimatyczne Unii Europejskiej, ale napotyka na poważne wyzwania. Wysokie koszty zakupu pojazdów, brak wsparcia finansowego ze strony państwa oraz niewystarczająca infrastruktura ładowania dla pojazdów ciężarowych mogą spowolnić ten proces.

Transformacja cyfrowa transportu drogowego

*Transformacja cyfrowa jest, po transformacji energetycznej, kolejnym ważnym trendem wymagającym od przedsiębiorstw istotnych nakładów inwestycyjnych. Pod tym względem sektor TSL w Polsce wciąż wykazuje opóźnienia w porównaniu z krajami Europy Zachodniej, **ale szybko je nadrabia.***

W sektorze transportu i magazynowania (TSL) w Polsce wskaźnik intensywności cyfrowej na poziomie podstawowym osiągnął w 2023 r. 41,3 proc. (patrz ramka). Wynik ten plasuje TSL na siódmym miejscu wśród analizowanych sektorów, wyprzedzając jedynie budownictwo (31,2 proc.). Liderami cyfryzacji są – rzecz jasna – sektory informatyki i komunikacji (85,5

proc.) oraz działalności profesjonalnej i naukowej (72,4 proc.). Oznacza to, że sektor TSL ma znaczny potencjał do rozwoju w zakresie adaptacji technologii cyfrowych. Zwłaszcza że pozycja na tle krajów UE jest dość niska. W przypadku TSL Polska zajmuje 17. miejsce i jest za takimi krajami jak Hiszpania, Litwa, Węgry, Chorwacja czy Estonia. Wyprzedzamy jedynie

państwa niżej rozwinięte (Bułgaria i Grecja) lub takie, gdzie transport odgrywa mniejszą rolę w gospodarce (Słowacja). Pozytywnie może nastrajać to, że dynamika zmian w zaawansowaniu technologicznym jest

wysoka. Wskaźnik cyfryzacji wzrósł w latach 2021–2023 o 9,5 p. proc. Szybsze zmiany zachodzą jedynie na Węgrzech i Łotwie.

Jak mierzy się zaawansowanie cyfrowe sektorów

Zaawansowanie technologiczne kraju można zobrazować, posługując się wskaźnikiem intensywności cyfrowej (DII), który mierzy poziom cyfryzacji przedsiębiorstw na terenie UE. Wskaźnik ten opiera się na 12 zmiennych, gdzie każda jest warta 1 pkt.

Zmienne te obejmują:

1. dostęp do internetu dla ponad 50 proc. pracowników,
2. maksymalna prędkość pobierania internetu stacjonarnego,
3. sprzedaż e-commerce na poziomie co najmniej 1 proc. obrotu,
4. udział sprzedaży internetowej w obrotach,
5. zapewnienie urządzeń przenośnych z dostępem do internetu,
6. posiadanie strony internetowej lub stosowanie środków bezpieczeństwa ICT,
7. korzystanie z mediów społecznościowych,
8. szkolenia ICT dla pracowników,
9. zatrudnianie specjalistów ICT lub korzystanie z analityki danych,
10. wykorzystanie technologii AI lub robotów przemysłowych,
11. korzystanie z oprogramowania ERP lub usług chmurowych,
12. wykorzystanie CRM lub prowadzenie spotkań zdalnych.

Wskaźnik klasyfikuje przedsiębiorstwa na cztery poziomy intensywności cyfrowej: bardzo niski (0–3 pkt), niski (4–6), wysoki (7–9) i bardzo wysoki (10–12). W tym podrozdziale wszystkie dane pokazują co najmniej podstawowy poziom intensywności DII, który obejmuje przedsiębiorstwa z niskim, wysokim i bardzo wysokim poziomem. Przykładowo wskaź-

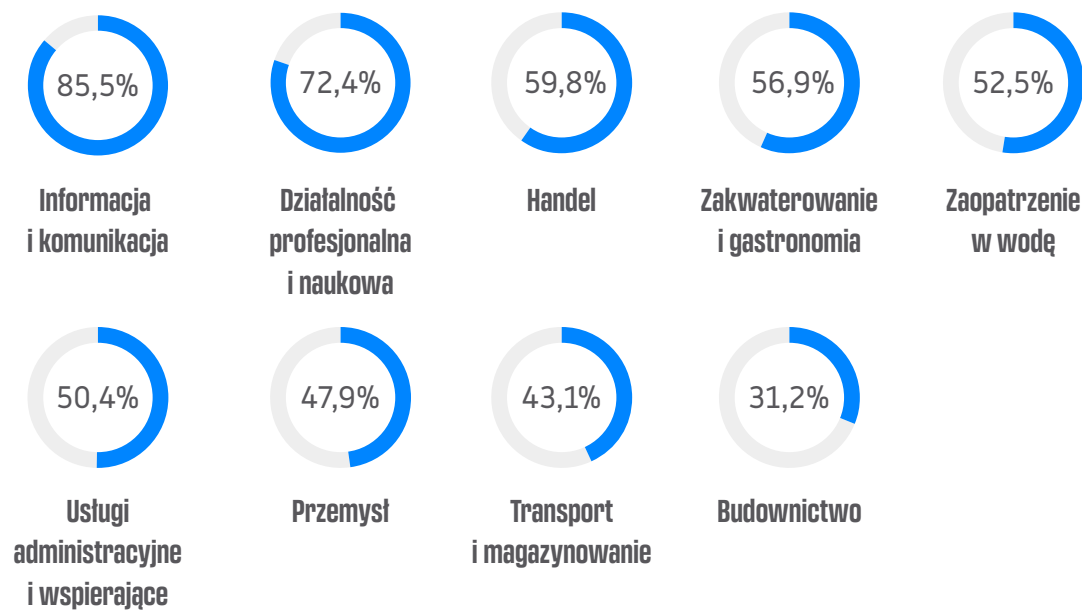
nik 40 proc. dla branży TSL w danym kraju oznacza, że dwie piąte firm jest zaawansowane cyfrowo na poziomie podstawowym.

Źródło: Komisja Europejska

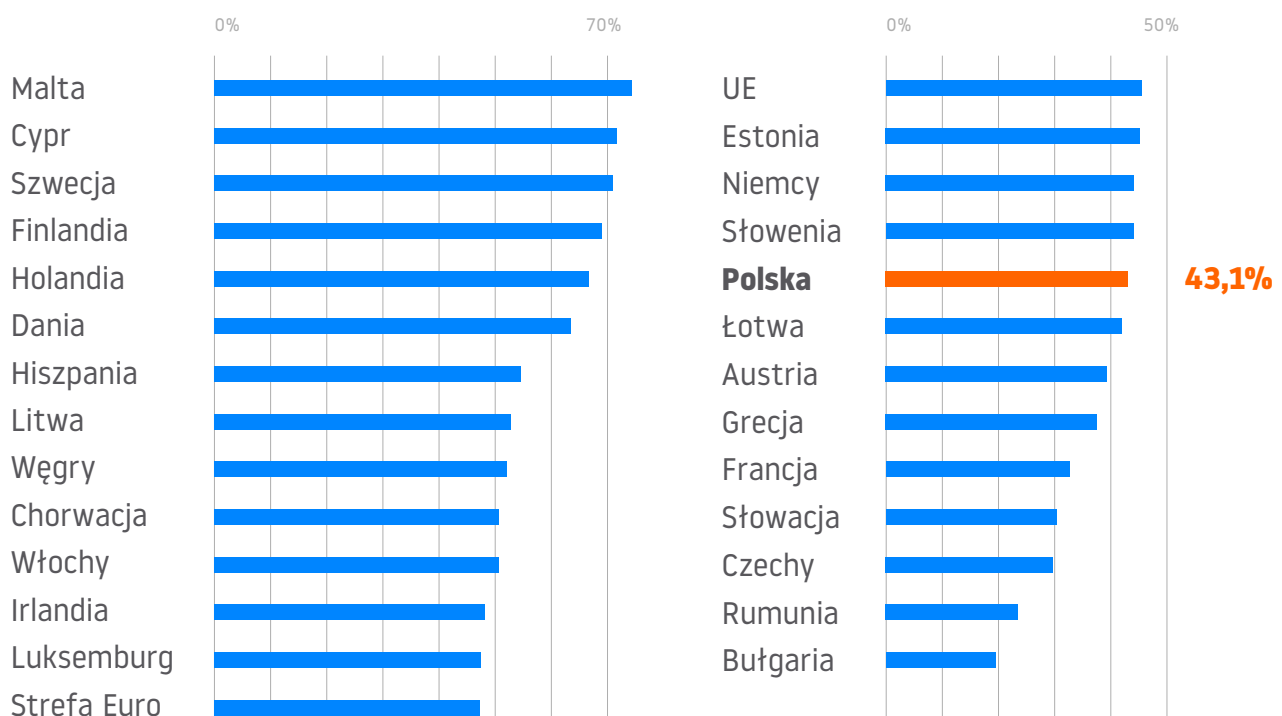


WYKRES 79. Zaawansowanie cyfrowe sektora TSL na tle innych sektorów w gospodarce Polski i na tle innych krajów UE

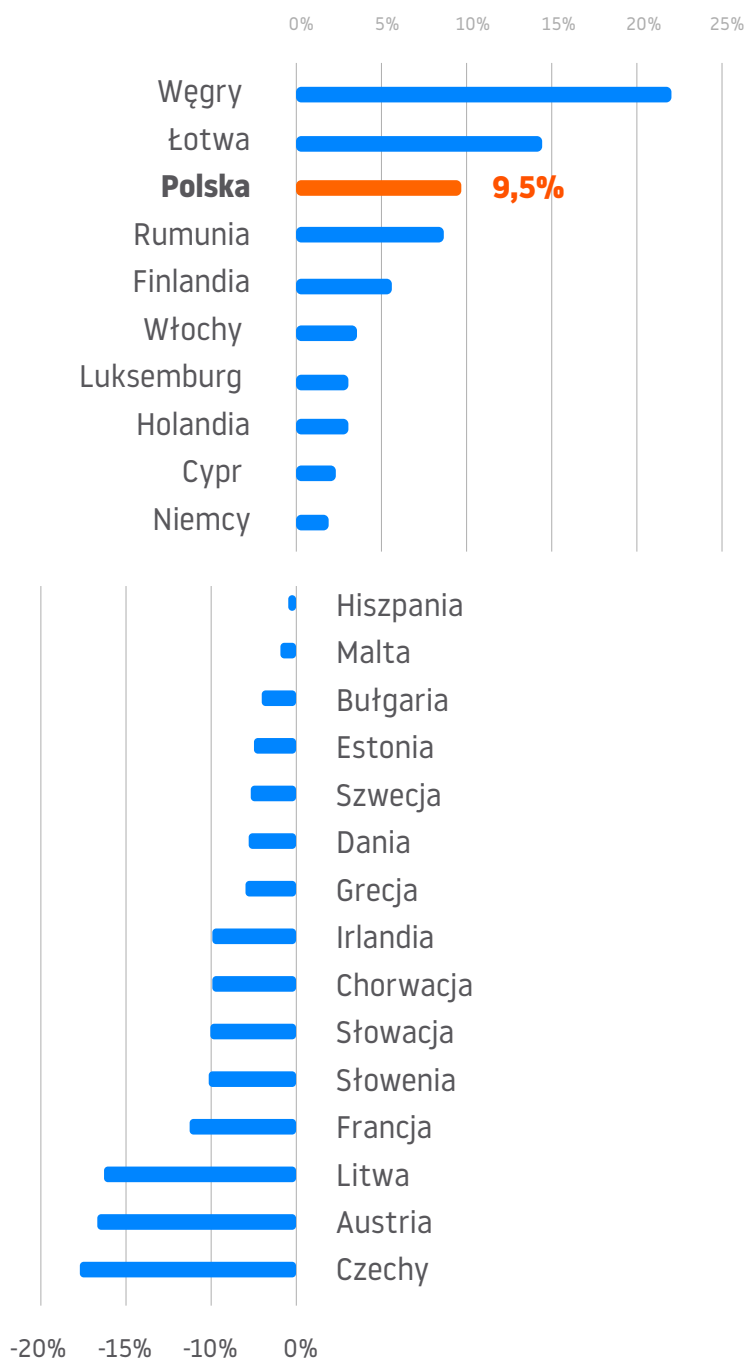
Odsetek firm z co najmniej podstawowym poziomem intensywności cyfrowej wg sektorów w Polsce (%)



Odsetek firm z co najmniej podstawowym poziomem intensywności cyfrowej w sektorze transportowym w krajach UE (%)



WYKRES 80. Zmiana wskaźnika cyfryzacji sektora TSL w latach 2021–2023, w pkt. proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu



5.

Rynek pracy

Liczba wakatów

Stopa wakatów w Polsce w sektorze TSL jest już o 44 proc. wyższa niż średnio w całej gospodarce. To najwyższy poziom w historii. Niedobory podażowe na rynku pracy to coraz poważniejszy problem, a w zasadzie można to zjawisko zidentyfikować jako jedną z najpotężniejszych barier rozwojowych.

Niedobór wykwalifikowanej kadry stanowi wyzwanie dla całej gospodarki europejskiej – dotyczy większości jej gałęzi i państw. Jest to konsekwencja przemian demograficznych i postępu technologicznego. W 2023 r. wskaźnik nieobsadzonych stanowisk w firmach – obrazujący odsetek wolnych miejsc pracy – w całej Unii Europejskiej osiągnął 2,9 proc., w porównaniu z 3,2 proc. w roku poprzednim. Obniżenie wskaźnika było efektem osłabienia gospodarczego. Jednak odsetek wakatów utrzymuje się na wysokim poziomie historycznym, a ograniczenia podażowe na rynku pracy stają się coraz bardziej odczuwalne. Dla porównania w 2019 r. wskaźnik ten wynosił 2,4 proc., a po kryzysie zadłużeniowym strefy euro, czyli w 2015 r., jedynie 1,5 proc.

Branża transportowo-logistyczna nie jest wyjątkiem. Wskaźnik nieobsadzonych stanowisk w UE wyniósł w 2023 r. 2,6 proc. wobec 2,2 proc. w 2019 r., czyli przed pandemią COVID-19.

W Polsce stopa wakatów w sektorze TSL jest o 44 proc. wyższa niż średnio w gospodarce. Dla porównania w 2022 r. było to 25 proc., w 2019 zaś tylko 8 proc. Nigdy wcześniej w historii niedobory pracowników w sektorze TSL nie były tak duże na tle wszystkich sektorów gospodarki. Tylko trzy kraje UE mają ten relatywny wskaźnik wakatów w sektorze wyższy – Słowacja, Litwa i Bułgaria.

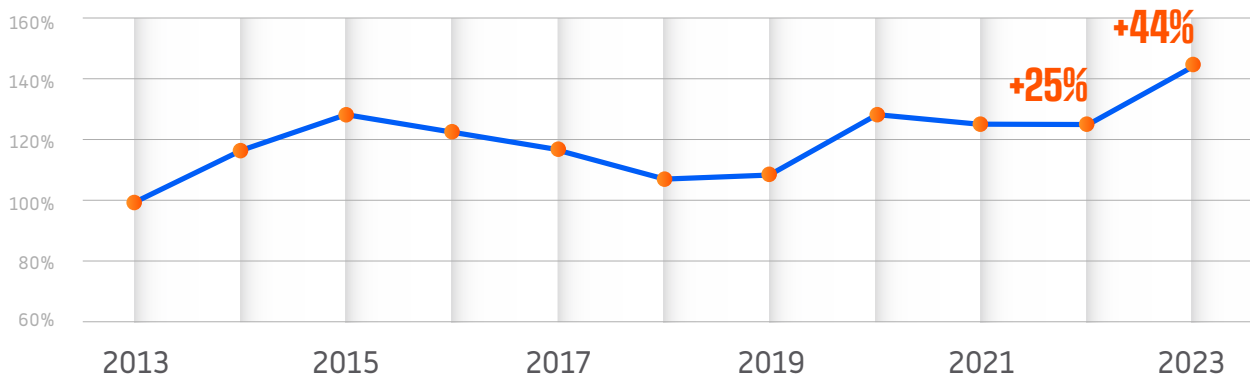
Wzrost stopy wakatów w czasie jest trendem strukturalnym, a więc dość odpornym na duże wahania koniunktury, zwłaszcza w transporcie. Rok 2023 to bardzo dobry przykład. W polskiej branży transportowej miało miejsce spowolnienie, znacznie silniejsze na tle innych sektorów i gospodarki ogółem, a mimo to stopa wakatów wzrosła względem innych branż.

Wynika to z faktu, że sektor mierzy się z wyzwaniami strukturalnymi: zatrzymaniem imigracji, zmianami kulturowymi, ograniczeniem chęci pracowników do przebywania poza domem przez dłuższy okres.

Według danych branżowych w Polsce stopa wakatów w 2023 r. na rynku kierowców samochodów ciężarowych wynosiła 7 proc. Wyższą wartość tego wskaźnika notowały inne kraje naszego regionu: Słowacja (14 proc.), Rumunia (10 proc.), Czechy (8 proc.), Węgry (8 proc.), a także Belgia (8 proc.), wyjątek z Europy Zachodniej. Generalnie stopa wakatów wg IRU spadła w 2023 r. względem poprzednich lat. Dla porównania w 2021 r. wynosiła ona w Polsce 11 proc., a w Rumunii 19 proc. Ten spadek wynika z nagłego przejścia z boomu w latach 2021–2022 do recesji w roku 2023 w sektorze transportowym. Należy przy tym nadmienić, że te dane są nieporównywalne z danymi Eurostatu przytoczonymi wcześniej ze względu na inną metodę zbierania odpowiedzi.

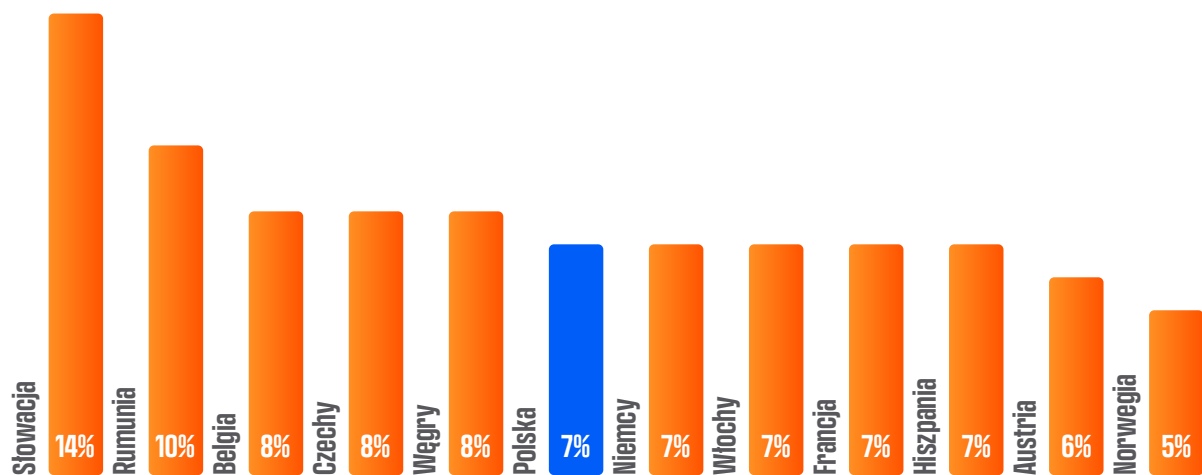
Struktura wiekowa kierowców pojazdów ciężarowych jest mocno przesunięta w kierunku starszych grup wiekowych w porównaniu z innymi branżami. To problem globalny, chociaż szczególnie dotyczy krajów Starego Kontynentu. W 2023 r. aż 33 proc. kierowców samochodów ciężarowych w Europie było w wieku powyżej 55 lat. Dla porównania w USA było to 29 proc., a w Turcji 23 proc. Negatywne zmiany demograficzne na rynku transportu drogowego dotyczą więc szczególnie Europę i są ważnym motorem w niedoborach na rynku pracy.

WYKRES 81. Stopa wakatów w transporcie i logistyce ogółem w relacji do średniej dla całej gospodarki, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych Eurostatu

WYKRES 82. Stopa wakatów wśród kierowców samochodów ciężarowych według IRU, 2023, w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych IRU

Paweł Kowalski, Prezes Zarządu, TVM Transport & Logistics

Największym problemem jest średnia wieku europejskich – w tym również polskich – kierowców zawodowych, która wynosi około 50 lat. Młode osoby, wkraczające na rynek pracy, rzadko decydują się na wybór zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym, uważając go za nieatrakcyjny mimo bardzo konkurencyjnych wynagrodzeń. Narzekają oni zwłaszcza na długie okresy przebywania poza domem, co istotnie wpływa na ich życie rodzinne i towarzyskie.



Zarobki kierowców: poziom i dynamika

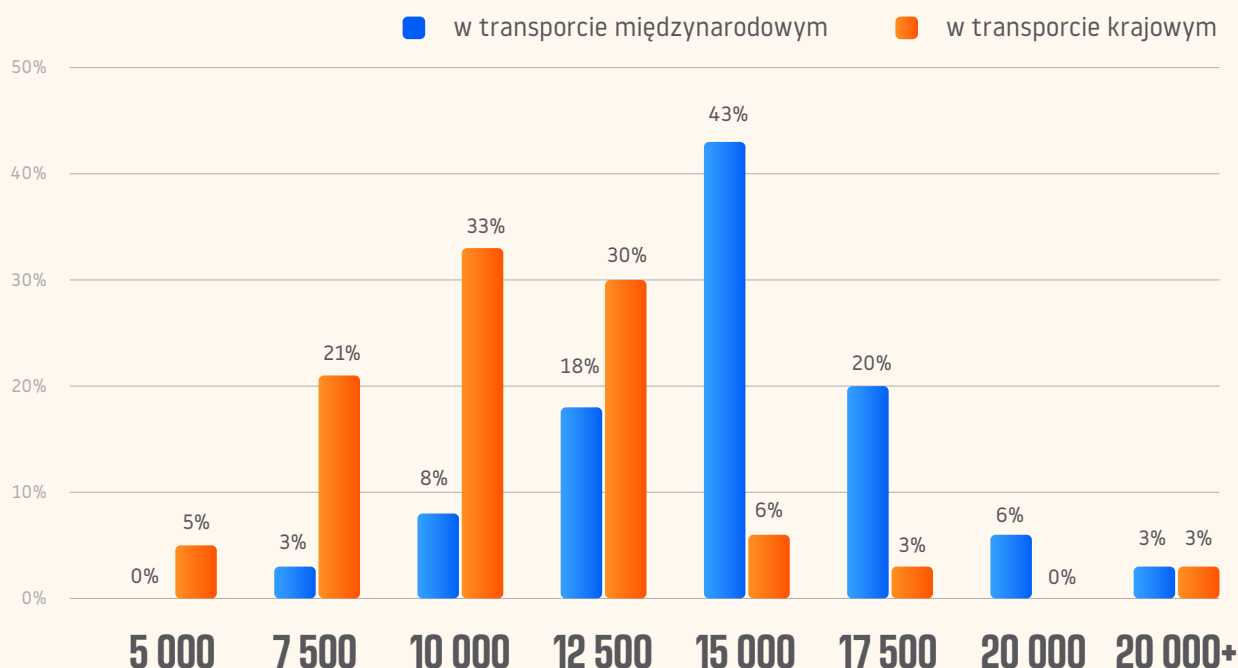
BADANIE ANKIETOWE

Transport to sektor gospodarki z jednym z najwyższych wskaźników wakatów. W rezultacie rynek pracy jest napięty, co sprawia, że istnieje strukturalna presja płacowa. Na ten strukturalny czynnik w ostatnich latach nałożyły się dodatkowo zmiany cykliczne – wybuch presji inflacyjnej na świecie. W efekcie firmy transportowe zmuszone zostały do znaczących podwyżek wynagrodzeń. Ponieważ szok inflacyjny, w tym szok cen energii, ustępuje, presja płacowa także powinna być mniejsza. Obecnie 44 proc. ankietowanych firm transportowych wskazuje, że dynamika wynagrodzeń kierowców rok do roku wynosi 6–10 proc. Natomiast kolejne 23 proc. uważa, że jest to 11–15 proc., a zatem dwie trzecie przedsiębiorstw zmagają się z dość wysoką presją na wzrost płac sięgającą 6–15 proc. W następnych latach stopniowo powinno być więcej firm wskazujących na wzrost raczej w granicach 6–10 proc. niż

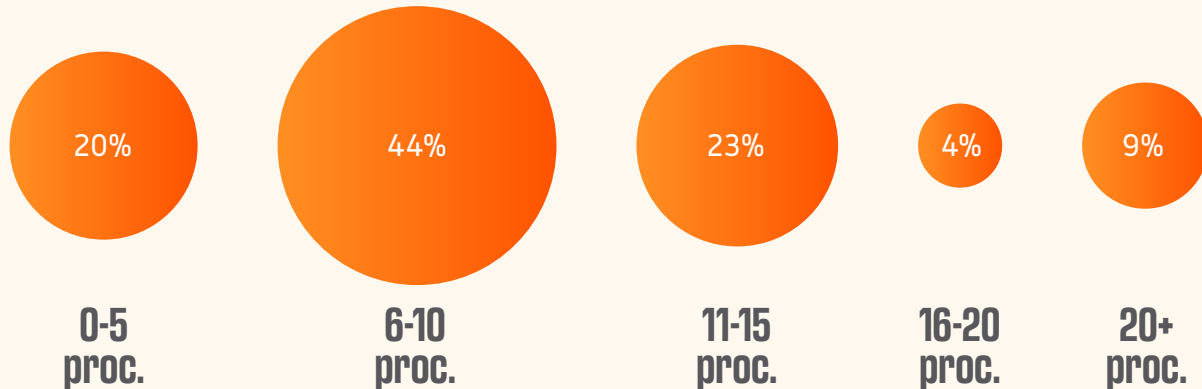
11–15 proc. Niemniej presja na wzrost nominalnych kosztów pracy – wskutek strukturalnych niedoborów kierowców – pozostanie.

Ponad 40 proc. ankietowanych przedsiębiorstw wskazuje, że miesięczny koszt brutto zatrudnienia kierowcy wynosi obecnie ok. 15 tys. zł w transporcie międzynarodowym. Jednocześnie 18 proc. uważa, że jest to 12,5 tys. zł, a 20 proc. wskazuje na 17,5 tys. zł. Tak więc blisko 80 proc. firm stwierdza, że koszt zatrudnienia kierowcy międzynarodowego wynosi 12,5–17,5 tys. zł. W przypadku transportu krajowego rozkład odpowiedzi przechylony jest bardziej w lewą stronę, co jest naturalne, bo tacy kierowcy zarabiają po prostu mniej. 33 proc. firm wskazuje, że koszt zatrudnienia wynosi 10 tys., a 30 proc. stwierdza, że jest to 12,5 tys. zł. Generalnie, 84 proc. przedsiębiorstw szacuje koszt zatrudnienia kierowcy w transporcie krajowym na 7,5–12,5 tys. zł.

WYKRES 83. Jaki jest według Pani/Pana rozeznania miesięczny koszt brutto w tys. zł (brutto – po uwzględnieniu wszystkich składek) zatrudnienia kierowcy? W proc.



WYKRES 84. Jaka jest według Pani/Pana rozeznania dynamika (rok do roku) wynagrodzeń kierowców w tym momencie?



Imigracja

*W Polsce na koniec 2023 r. ważnych było ponad **162 tys. świadectw kierowcy** dla obywateli spoza UE, uprawniających do wykonywania zawodu kierowcy na trasach międzynarodowych. Przyrost był najniższy od 2013 r.*

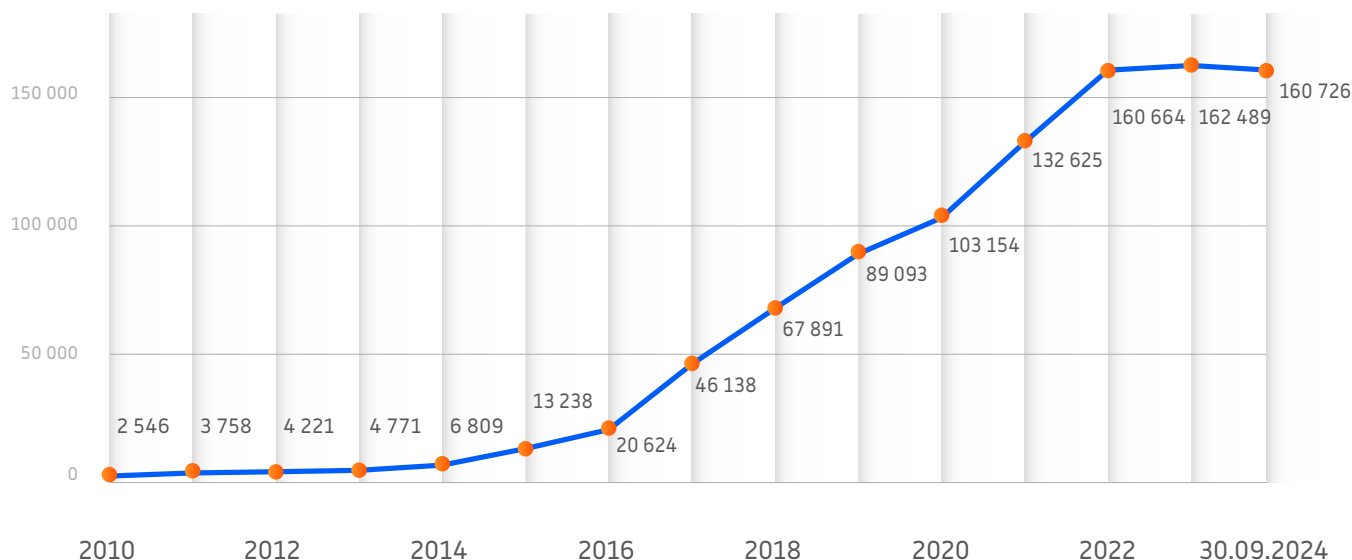
Tempo przyrostu ważnych świadectw kierowcy znacznie spowolniło w 2023 r. O ile w latach 2021–2022 przyrost wynosił średnio 28,7 tys. rocznie, o tyle w 2023 r. liczba świadectw zwiększyła się zaledwie o 1,8 tys. To oznacza, że liczba ta zwiększyła się zaledwie o 1,1 proc. rok do roku wobec średniego wzrostu na poziomie 44,5 proc. w latach 2011–2022.

Udział Ukraińców wśród kierowców pochodzących spoza UE jest wyższy niż średnio w innych branżach gospodarki i w 2023 r. sięgał 55 proc. Białorusini odpowiadają za 35 proc., a Mołdawianie za 1,5 proc. Ta struktura uległa istotnej zmianie względem poprzedniego roku. Udział Ukraińców znacznie spadł (z 80 do 55 proc.) na rzecz wzrostu udziału Białorusinów (z 18 do 35 proc.).

Liczba kierowców z krajów dalszych niż Europa Środkowo-Wschodnia szybko rośnie. Dobrym przykładem są kierowcy z Kazachstanu. Na koniec 2021 r. liczba ważnych świadectw kierowców dla Kazachów wyno-

siła 90, na koniec 2022 r. było to 86, na koniec zaś 2023 r. aż 1025. Podobny trend panuje w przypadku kierowców z Indii, Filipin czy Uzbekistanu. Natomiast liczby bezwzględne są zbyt niskie, by istotnie odmienić sytuację na rynku.

Istotne spowolnienie napływu migrantów na rynek transportowy ma związek m.in. z niechęcią administracji do wydawania nowych wiz po tzw. aferze wizowej, w ramach której pojawiło się podejrzenie korupcji przy wydawaniu tych dokumentów. Od momentu, kiedy media zaczęły zajmować się tematem, skłonność administracji do wydawania wiz spadła. W pierwszej połowie 2024 r. wydano w Polsce ogółem o 30 proc. mniej wiz niż w analogicznym okresie 2023 r.

WYKRES 85. Skumulowana liczba świadectw kierowców wydawanych przez GITD, ważnych na koniec roku

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GITD

Izabela Szerszeń, Prokurent, De Rooy

W ostatnim roku mocno nasiliły się problemy z zatrudnianiem pracowników zza granicy. Kilka lat temu branża korzystała z pracowników z Ukrainy i Białorusi, ale wojna na Ukrainie znacząco to utrudniła. Dlatego poszukujemy pracowników też z innych krajów. Ale coraz częściej spotykamy się z odmowami. Wciąż największym problemem jest czas oczekiwania na wizę, ale coraz częściej kierowcy otrzymują decyzje odmowne. Dla nas jest to niezrozumiałe. Często odrzuca się wnioski wizowe doświadczonych pracowników – na przykład ktoś pracuje u nas 6 lat i dostaje decyzję odmowną. W Niemczech procedura trwa 2 tygodnie, u nas nawet 1-2 lata, o ile w ogóle uda się pracownikowi umówić spotkanie w konsulacie.



Joanna Tymczyszyn-Mleczak, Prezes Zarządu, Intra SA

Imigranci pewnie są w stanie wypełnić lukę na rynku pracy, ale to jest proces, który będzie trwał wiele lat i trzeba nad nim zapanować. W mojej opinii powinna być instytucja, która będzie to kontrolować. Ale dziś tego nie ma. Jako firma zaraz po rozpoczęciu wojny w Ukrainie rozpoczęliśmy proces rekrutacji kierowców z Filipin. To była nasza pierwsza orientalna grupa. Bardzo skomplikowany proces, duża certyfikacja i wiele problemów, żeby tych kierowców najpierw zrekrutować, a później wyszkolić. To są ogromne koszty, które ponieśliśmy.



Krzysztof Skowron, Kierownik Sprzedaży, Chomar

Przyjęcie imigrantów z dalszych zakątków świata to duże wyzwanie, bo procedura zdobycia dla nich dokumentów i pozwolenia na pracę trwa kilka miesięcy. To ogromna bariera.



Zmiany w edukacji

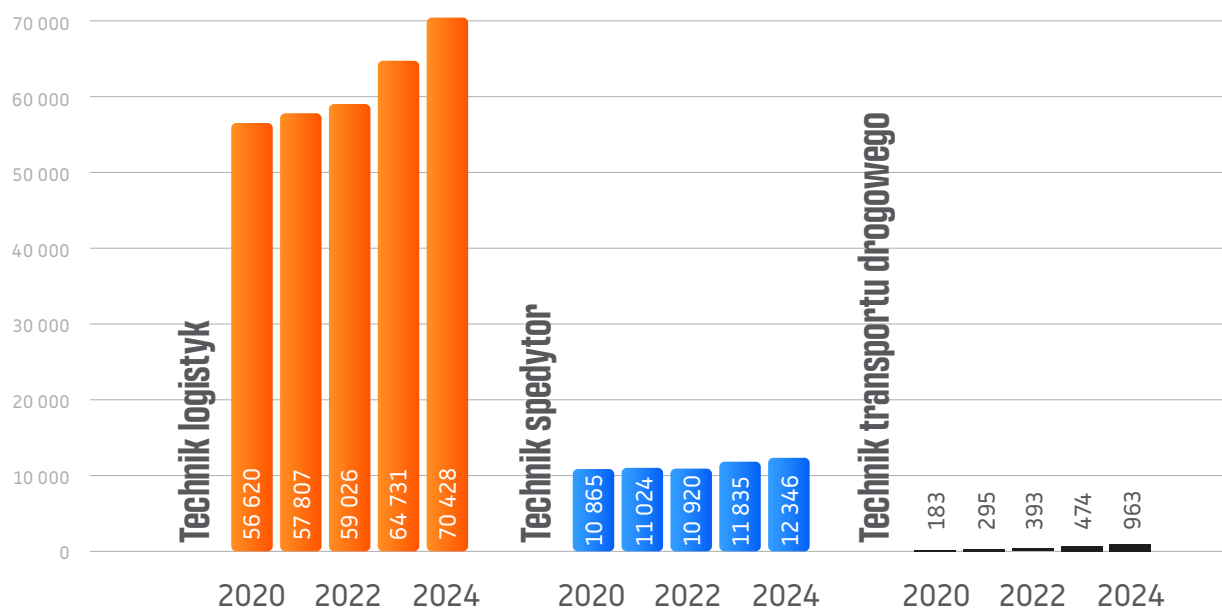
*Liczba uczniów w szkołach na kierunkach związanych z transportem rośnie w szybkim tempie. W rezultacie relacja liczby tych kierunków do całkowitej liczby uczniów wzrosła do wysokiego poziomu 6,3 proc. w roku szkolnym 2023/2024. Istnieje więc szansa, że **strukturalne napięcia na rynku pracy zostaną nieco złagodzone w perspektywie 5–10 lat.***

Do zawodu technika logistyka kształciło się w roku szkolnym 2023/2024 roku 70 tys. osób. W ciągu trzech lat (czyli od roku szkolnego 2020/2021) ta liczba wzrosła o 22 proc. Nieco niżej na liście zawodów pod względem liczby uczniów znajduje się technik spedytor. W tym kierunku kształci się 12,3 tys. osób, a w ciągu trzech lat liczba ta zwiększyła się o 12 proc.

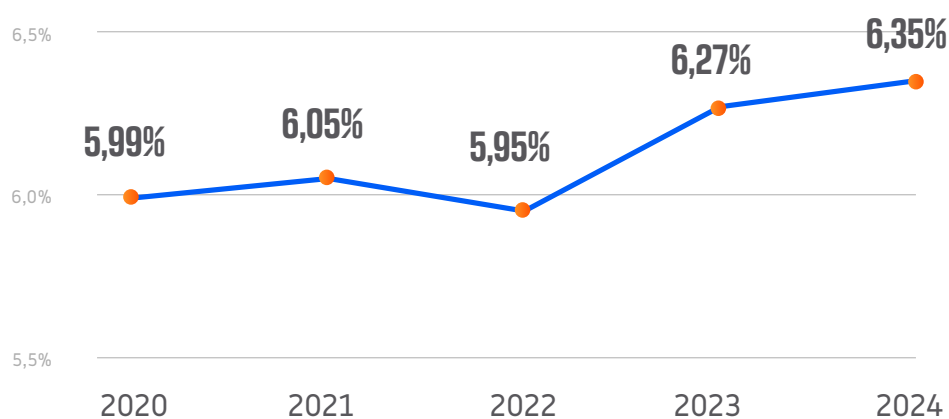
Natomiast wciąż bardzo mało osób kształci się w kierunku zawodu technika transportu drogowego, który obejmuje kompetencje w zakresie nie tylko prowadzenia pojazdów, lecz również planowania przewozu, prowadzenia dokumentów, organizacji przeładunków. W 2024 r. było 963 uczących się do tego zawodu. Warto odnotować, że w ciągu trzech lat liczba ta zwiększyła się aż o 226 proc. Przyczyną niskiej liczby uczniów na tym kierunku może być fakt, że uzyskanie uprawnień kierowcy nie wymaga ukończenia określonej szkoły – technik transportu to osoba o szerszych kompetencjach niż tylko kierowca. Dla porównania w zawodzie technika transportu kolejowego w Polsce kształci się już prawie 4 tys. osób, mimo że transport kolejowy w gospodarce odgrywa wciąż mniejszą rolę niż transport drogowy.

Mniej ludzi kształci się na kierunkach związanych z transportem na studiach wyższych. Choć w tym przypadku trudniej o dokładne statystyki, gdyż kompetencje do pracy w firmach transportowych można nabywać na bardzo różnych kierunkach – nie tylko transportowych, ale też ekonomicznych, biznesowych, prawnych. W 2024 r. studia wyższe związane z usługami transportowymi ukończyło 5,6 tys. osób. Jedną trzecią to absolwenci trzech politechnik – poznańskiej, śląskiej i warszawskiej. Studentów w roku akademickim 2023/2024 było blisko 22 tys.

Pozytywnie może nastrajać dynamicznie rosnąca liczba uczniów na kierunkach transportowych w ujęciu zarówno bezwzględnym, jak i względnym, czyli w relacji do ogólnej liczby uczniów, która w roku szkolnym 2023/2024 wzrosła do 6,3 proc. Jeżeli ten rosnący trend się utrzyma, wówczas istnieje szansa, że rynek pracy stanie się nieco mniej napięty. Wszystko jednak zależy będzie od dynamizmu dwóch przeciwstawnych zjawisk – odpływu pracowników z rynku wskutek przejścia na emeryturę i napływu nowych pracowników, którzy dziś dopiero są na etapie kształcenia.

WYKRES 86. Liczba uczniów w szkołach technicznych na kierunkach związanych z transportem

Źródło: opracowanie własne SpotData i TPL na podstawie danych MEN

WYKRES 87. Liczba uczniów w szkołach technicznych na kierunkach związanych z transportem w relacji do ogólnej liczby uczniów, w proc.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych MEN

Reakcja na brak pracowników BADANIE ANKIETOWE

*Z badania ilościowego TLP i SpotData wynika, że zmiana organizacji pracy kierowców i znaczące podwyżki płac to główne instrumenty, za których pomocą firmy reagują na brak pracowników. W stosunku do poprzedniej edycji raportu znacznie spadł odsetek tych przedsiębiorstw, które reagują poprzez rozwijanie systemu szkoleń wewnętrznych. Innymi słowy, **chęć do inwestycji w kapitał ludzki istotnie zmalała, co jest negatywnym zjawiskiem.***

Jedno wyzwanie nie zmienia się od lat – problem z dostępnością pracowników. Co roku w raporcie skala tego wyzwania oceniana jest jako wysoka lub bardzo wysoka. W tym roku brak kierowców otrzymał 7,91 punktów na skali od 0 do 10 (10 to najbardziej palący problem), podczas gdy w poprzedniej edycji raportu było to 7,4 punktów. Zmieniają się wyzwania związane z sytuacją makroekonomiczną (procesy inflacyjne i pieniężne), transformacją energetyczną, lecz od lat nie zmienia się wyzwanie coraz bardziej napiętego rynku pracy.

W ankiecie zapytaliśmy więc firmy, jak reagują na brak pracowników. Wskazaliśmy siedem potencjalnych sposobów:

- rozwijanie systemu szkoleń wewnętrznych, wprowadzanie programów typu wellness (i innych pozapłacowych benefitów),
- rozwijanie współpracy ze szkołami zawodowymi,
- rozwijanie współpracy z uczelniami wyższymi,
- poszukiwanie pracowników w innych krajach,
- zmiana organizacji pracy kierowców,
- znaczące podwyżki wynagrodzeń,
- inne.

Najwyższy odsetek ankietowanych firm (55 proc.) na problem z dostępnością pracowników reaguje poprzez zmianę organizacji pracy kierowców. Na drugim miejscu są znaczące podwyżki wynagrodzeń (41 proc.), a na trzecim – poszukiwanie pracowników w innych krajach (35 proc.). W stosunku do wyników poprzedniej edycji raportu z 2023 r. można zauważyć jedną, lecz kluczową różnicę. W ub.r. 45 proc. przedsiębiorstw deklaroowało, że rozwija system szkoleń

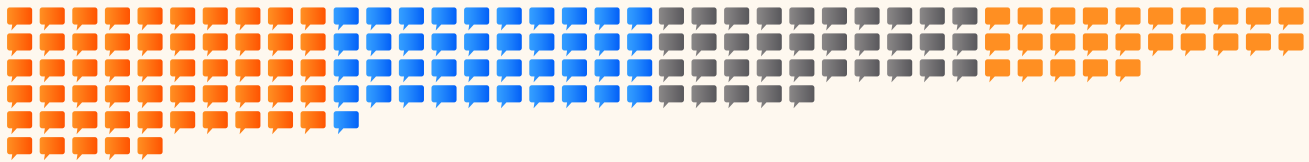
wewnętrznych, czyli – mówiąc żargonem ekonomicznym – inwestycje w kapitał ludzki, aby był bardziej produktywny. W tym roku odsetek takich firm wyniósł zaledwie 13 proc.

Firmy ewidentnie bardziej postawiły na poszukiwanie pracowników z innych krajów (imigrację) kosztem rozwijania zdolności obecnych kadr. Przyczyną mogą być bariery finansowe. Wolne zasoby gotówkowe zostały przeznaczone na podwyżki wynagrodzeń, co ograniczyło możliwości doszkalania pracowników.

Pewne rozczarowanie budzi też to, że wciąż niski jest odsetek firm kooperujących z instytucjami edukacyjnymi. To niejako zjawisko występujące na poziomie całej gospodarki. Biznes (sektor prywatny) nie współpracuje ze szkołami i uczelniami (sektor publiczny) w wielu dziedzinach. Można to uznać za negatywne zjawisko, lecz zarazem szansę na zwiększenie potencjału gospodarczego kraju, w tym branży transportowej.



WYKRES 88. Jak firma reaguje na braki pracowników?



55%

Zmiana organizacji
pracy kierowców

41%

Znaczące podwyżki
wynagrodzeń

35%

Poszukiwanie
pracowników
w innych krajach

25%

Inne



13%

Rozwijanie
systemu szkoleń
wewnętrznych

10%

Rozwijanie
współpracy z
uczelniami wyższymi

9%

Wprowadzanie
programów typu wellness
(i innych pozapłacowych
benefitów)

6%

Rozwijanie współpracy
ze szkołami
zawodowymi**Artur Skorupa, Dyrektor Sprzedaży Produktów, Continental Automotive (CSV)**

Jako producent rozwiązań cyfrowych dla szeroko pojętej branży transportowej obserwujemy zmianę trendów panujących w sektorze polskich przewoźników. Ze względu na fakt, iż polskie firmy transportowe są nadal liderem na europejskim rynku, zmusza ich to do elastycznego dostosowywania się do zmieniających się warunków biznesowych. Cały sektor transportowy skoncentrowany jest dziś na wyszukiwaniu najbardziej efektywnych rozwiązań (niejednokrotnie poprzedzonych trudnymi negocjacjami). Przedsiębiorstwa transportowe inwestują w nowe technologie spodziewając się, że w niedalekiej przyszłości przyniesie im to oczekiwany wzrost i poprawę rentowności.

**Joanna Tymczyszyn-Mleczak, Prezes Zarządu, Intra SA**

W kontekście pełnej automatyzacji zawodu kierowcy mogą powiedzieć tyle, że dzisiaj gasimy pożary, a nie zajmujemy się science fiction.





6.

**Najważniejsze sektory
współpracujące z transportem
w łańcuchu dostaw**

Najważniejsze sektory korzystające z usług transportowych

Przetwórstwo i handel to główni klienci polskich firm transportowych spoza sektora TSL. Jednocześnie maleje znaczenie sektorów surowcowych i budownictwa. Analiza przepływów finansowych w Polsce wskazuje na rosnącą specjalizację w sektorze TSL. Obecnie około jednej trzeciej przychodów firm transportowych pochodzi od innych podmiotów z tego sektora, w porównaniu z 20 proc. dekadę temu. Świadczy to o postępującej specjalizacji i dywersyfikacji usług. Dużi operatorzy często korzystają z usług mniejszych firm przewozowych, a firmy kurierskie współpracują z właścicielami flot. Wśród przychodów generowanych od innych sektorów dominującą rolę odgrywa przetwórstwo przemysłowe. Jego udział wzrósł z niecałych 30 proc. w 2010 r. do ponad 40 proc. w 2020 r. Za ten wzrost odpowiadają głównie branże, takie jak

produkcja żywności, wyrobów budowlanych, metali, tworzyw sztucznych, chemikaliów i sprzętu transportowego.

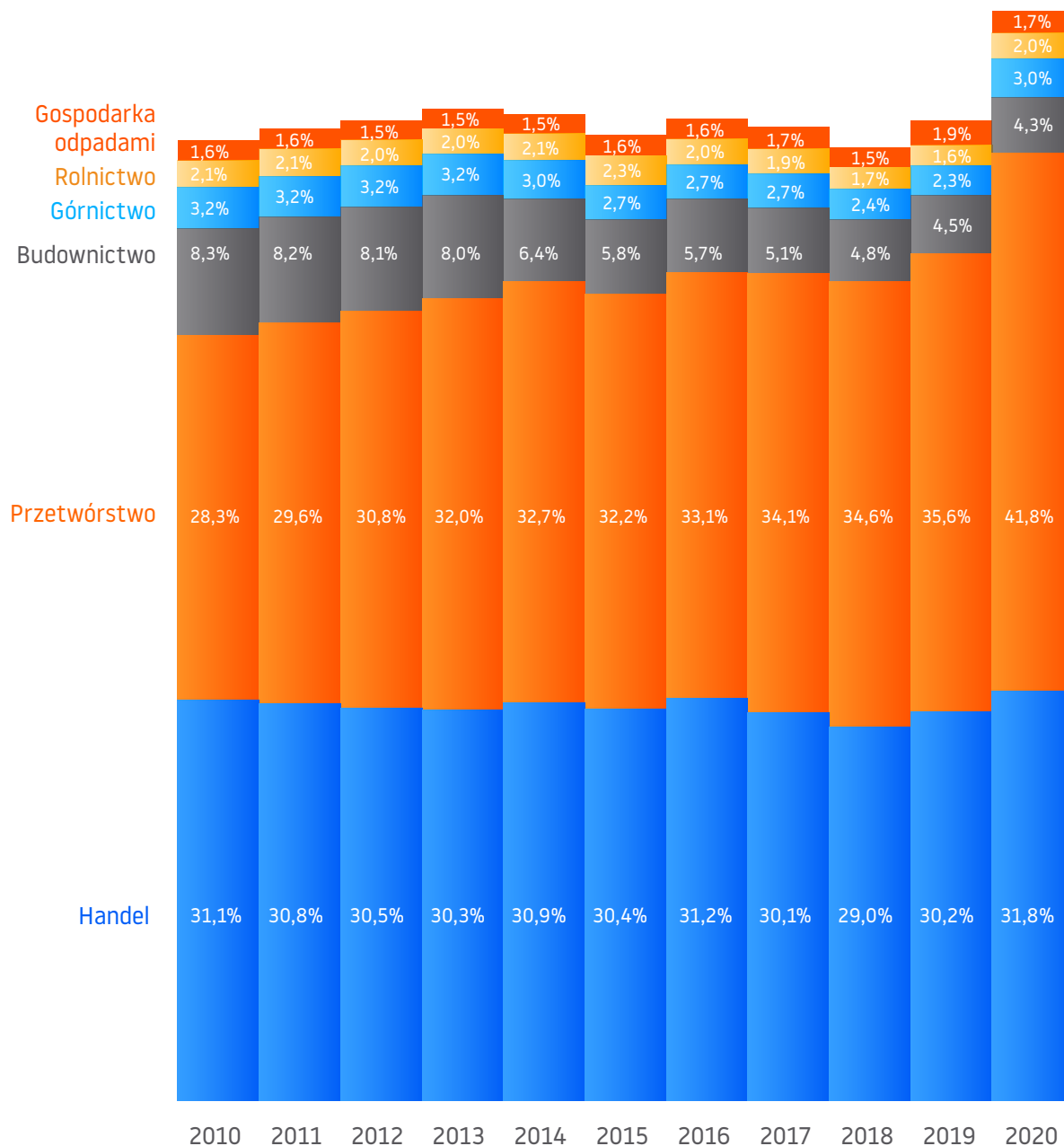
Gospodarka odpadami, choć ważna, ma niewielki udział w przychodach (1,7 proc.). Natomiast handel szybko zyskuje na znaczeniu, osiągając blisko 32 proc. przychodów firm transportowych. Może to wynikać z rosnącego zaangażowania polskich firm TSL w usługi magazynowe, co odzwierciedla rosnącą rolę Polski jako centrum logistycznego dla zachodnich rynków. Jednocześnie obserwuje się spadek udziału przychodów z rolnictwa, górnictwa i budownictwa, czyli branż związanych głównie z transportem surowców.

Z usług jakich sektorów najczęściej korzystają firmy TSL

Kluczowe koszty zewnętrzne w transporcie to paliwa, pojazdy i części, usługi telekomunikacyjne oraz doradztwo. Coraz większe znaczenie zyskują usługi IT, ubezpieczeniowe i biznesowe, co świadczy o rosnącej dojrzałości organizacyjnej firm transportowych. Paliwa stanowią ponad 40 proc. zewnętrznych wydatków sektora transportowego. To największa pozycja kosztowa, przewyższająca nawet wydatki na wynagrodzenia (o jedną trzecią). Transport drogowy jest największym konsumentem energii w kraju, z udziałem 30 proc. w 2021 r., wzrastając z 16,6 do 22,9 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej od 2010 r. Producenci pojazdów i części są drugim istotnym dostawcą. Wydatki na części stanowią 11 proc. kosztów zewnętrznych, a wraz z naprawami, konserwacją i akcesoriami udział ten sięga 20 proc.

Pozostałe koszty obejmują wynajem/dzierżawę (5,5 proc.), usługi księgowo i prawne (1,5 proc.) oraz usługi związane z zatrudnieniem i IT (po 0,8 proc.). Najszybciej rosną wydatki na wynajem i dzierżawę, co wiąże się z rozbudową floty. Dynamicznie zwiększają się też koszty usług księgowych, prawnych, wsparcia zatrudnienia oraz IT, których łączny udział wzrósł z 1,7 proc. w 2019 r. do 3,1 proc. obecnie. Te trendy odzwierciedlają zmiany w sektorze: wzrost skali działalności, rosnącą złożoność regulacji, niedobór kierowców oraz postępującą cyfryzację. Wszystkie te zjawiska najpewniej będą się intensyfikować w nadchodzących latach, ponieważ postęp technologiczny przyspiesza, a recesja demograficzna się pogłębia – odpływ pracowników z rynku pracy (zwłaszcza na stanowiskach wymagających siły fizycznej, a nie siły umysłu) jest coraz większy.

WYKRES 89. Udział poszczególnych sektorów w zamówieniach na usługi transportu lądowego (pochodzących spoza sektora transportu i logistyki), w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

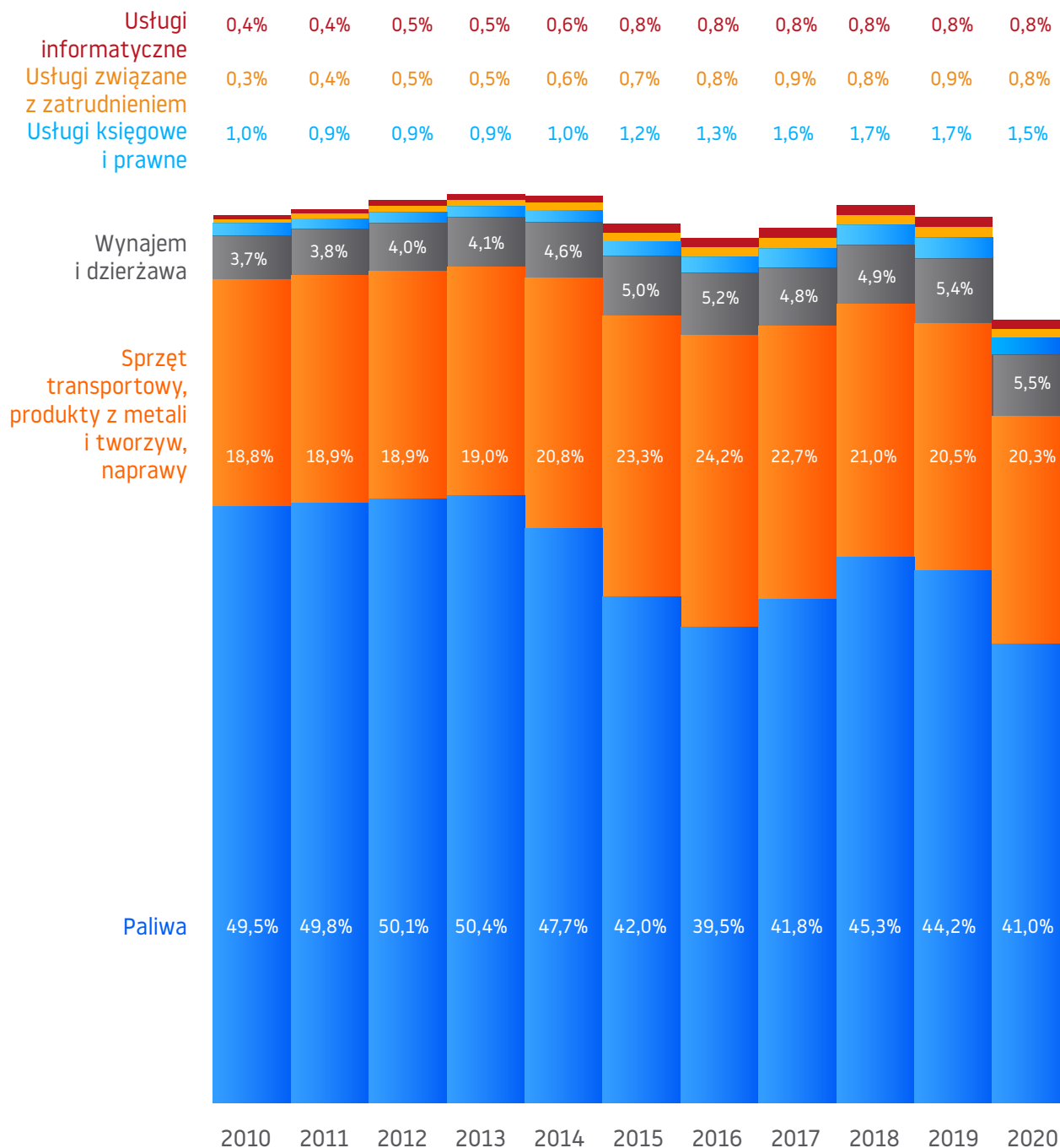
Alicja Badowska, Menedżer Marketingu, Shell Polska

Presja kosztowa, wynikająca ze spadających marż i wysokiej konkurencyjności, stanowi wyzwanie nawet dla największych i najdłużej działających firm transportowych.

Transport drogowy opiera się na współpracy z wieloma partnerami, dlatego kluczowe jest posiadanie zaufanych dostawców, aby działać efektywnie. Na rynku dostępnych jest wiele rozwiązań umożliwiających optymalizację kosztów i wspierających przewoźników w utrzymaniu płynności finansowej. Warto współpracować z godnymi zaufania partnerami, którzy pomogą firmom sprostać codziennym wyzwaniom.



WYKRES 90. Udział poszczególnych sektorów w wydatkach sektora transportu lądowego (lokowanych poza sektorem transportu i logistyki), w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP na podstawie danych GUS

Najważniejsze trendy ekonomiczne w otoczeniu branży transportowej

Perspektywa krótkookresowa

Koniunktura w Niemczech

Słaba koniunktura w Niemczech to główny czynnik ryzyka dla odbicia w branży transportowej. Według ekonomistów Bundesbanku przełom lat 2024-2025 powinien przynieść ożywienie w największej gospodarce UE, chociaż przewidywania te są obarczone dużym ryzykiem i jak na razie koniunktura zaskakuje in minus. W pierwszym kwartale 2024 r. PKB wzrósł o 0,2 proc. kwartał do kwartału, natomiast w drugim kwartale skurczył się o 0,1 proc. Prognozy analityków makroekonomicznych sugerują, że wzrost gospodarczy Niemiec w 2024 r. ma znaleźć się jedynie minimalnie na plusie. Niektórzy ekonomiści pokusili się nawet o prognozę, że w Niemczech wystąpi podwójna recesja, czyli spadek PKB dwa lata z rzędu. W scenariuszu bardzo mozolnego ożywienia czy kolejnej recesji u naszego zachodniego sąsiada wyjście branży transportowej z fazy dekoniunktury będzie przyhamowane, ponieważ Niemcy to główny partner handlowy i kluczowe miejsce świadczenia polskich usług transportowych.

Zmiana struktury konsumpcji

W latach 2020-2022 konsumenci kupowali więcej towarów niż usług, wskutek czego struktura popytu przesunęła się w kierunku tych pierwszych dóbr. Jednak w wyniku szoku cen energii, a także szoku stóp procentowych, doszło do kolejnej gwałtownej zmiany – do relokacji popytu od towarów do usług. Przesunięcie struktury konsumpcji w kierunku usług to ważny trend widoczny od początku 2023 r. O ile pierwsze zjawisko (relatywny wzrost konsumpcji towarów) sprzyjało branży transportowej, ponieważ rósł popyt na przewóz towarów, o tyle drugie zjawisko (relatywny wzrost konsumpcji usług) stanowi dla transportu negatywną tendencję. Poprawę sytuacji w przemyśle i transporcie przyniesie więc normalizacja struktury popytu konsumenckiego. Pytanie, kiedy to nastąpi? Przetrasowania w konsumpcji powinny ustąpić, gdy gospodarka wejdzie na stosunkowo stabilne tory – z dala od wysokich stóp procentowych i nagłych szoków cen surowców energetycznych.

Wahania w motoryzacji

Koniunktura w sektorze motoryzacyjnym w ostatnich latach wystawiona jest na duże wahanie. Najpierw zerwane łańcuchy dostaw doprowadziły do zapaści, następnie, gdy wreszcie łańcuchy się odblokowały, branża znalazła się w fazie szybkiego ożywienia. Lecz w 2023 r. ponownie przyszedł dołek. Produkcja pojazdów samochodowych w krajach UE jest obecnie poniżej poziomu z końca 2022 r. Przyczyn stagnacji w przemyśle motoryzacyjnym jest kilka, ale warto wymienić dwie najważniejsze. Pierwsza to zalewanie rynku europejskiego tańszymi chińskimi pojazdami elektrycznymi. Innymi słowy UE, w tym przede

wszystkim Niemcy, przegrywa konkurencję z Chinami, co spotkało się z reakcją Komisji Europejskiej w formie wysokich ceł na import aut wyprodukowanych w Państwie Środka. Drugą przyczyną to wysokie realne stopy procentowe, które zniechęcają do konsumpcji dóbr trwałych na kredyt, w tym m.in. samochodów. O ile drugi czynnik ma charakter cykliczny i z czasem minie, gdy banki centralne obniżą stopy procentowe, o tyle pierwszy czynnik ma charakter strukturalny. Trudno stwierdzić, czy większy protekcjonizm to dobra recepta na zwiększenie konkurencji i poprawę koniunktury w przemyśle automotive.

Zmiany stóp procentowych

Wysokie stopy procentowe dają się we znaki europejskiej gospodarce i są głównym hamulcowym fazy ożywienia. W Polsce koszt pieniądza w ujęciu realnym (czyli po korekcie o oczekiwania inflacyjne) jest najwyższy od kilkunastu lat, co sprawia, że obroty w handlu detalicznym odbijają słabiej od oczekiwań. To zaś przekłada się na słabsze odbicie w przemyśle produkcyjnym, który nie ma zachęt do zwiększania produkcji towarów, skoro rynek konsumencki jest przyblokowany. Słabe ożywienie sprzedaży detalicznej przy równie mozolnie wychodzącym z dołka przemyśle silnie dotyka branżę transportową i osłabia także jej wyjście z recesji. Produkcja i handel detaliczny to bowiem dwa najważniejsze sektory dla transportu drogowego. Według prognoz ekonomistów znaczne cięcia stóp procentowych w Polsce przyjdą dopiero w 2026 r.

Perspektywa średnio- i długookresowa

Nearshoring, reshoring, friendshoring i outsourcing

Pandemia COVID-19 i rosyjska agresja na Ukrainę doprowadziły do zrodzenia się trzech koncepcji zarządzania łańcuchem dostaw – reshoringu (przenoszenie produkcji i zamówień do kraju działalności), nearshoringu (lokowanie działalności produkcyjnej blisko finalnego rynku zbytu) i friendshoringu (lokowanie produkcji w krajach zaprzyjaźnionych politycznie). Na tych procesach jedne kraje mają wiele zyskać, drugie – wiele stracić. Pod koniec 2023 r. firma Maersk we współpracy z agencją Reuters opublikowała raport, z którego wynika, że Polska (obok Niemiec) ma być tym krajem na Starym Kontynencie, który zyska na tych procesach. Autorzy raportu wskazują, że Polska to atrakcyjne miejsce docelowe w przenoszeniu działalności produkcyjnej (m.in. z Chin), ponieważ dysponuje wysoko wykwalifikowaną siłą roboczą oraz dużym potencjałem rozwoju. Nie bez znaczenia jest również położenie geograficzne – w samym środku Europy, na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych i z dostępem do morza. Gruntowna przebudowa światowych łańcuchów dostaw to jednak żmudny proces, wskutek czego pozytywny wpływ tych zmian na polską gospodarkę, zwłaszcza branżę transportowo-logistyczną, może być odczuwalny dopiero za kilka lat.

Jednocześnie niektóre branże mogą zniknąć z Polski z powodu rosnących kosztów pracy i outsourcingu fizycznej produkcji do tańszych miejsc na świecie. Coraz więcej miejsc pracy jest likwidowanych w branży meblarskiej, jednej z największych polskich branż eksportowych, ale też jednej z tych, gdzie płace są najniższe i tym samym presja związana z rosnącymi wynagrodzeniami najwyższa. Także w motoryzacji zaczynają pojawiać się sygnały, że

niektóre elementy łańcucha dostaw mogą być transferowane do tańszych krajów, takich jak Maroko, Turcja czy kraje Bałkanów.

Transformacja energetyczna

Dekarbonizacja to nie tylko koszty i ryzyka, lecz również szansa na zdobycie nowych zleceń i wejście na nowe, nieznane dotąd rynki. Transformacja energetyczna oznacza wzrost popytu na materiały i ich transport, co oznacza jednocześnie wzrost popytu na usługi transportowe. Szacunki banku Pekao wskazują, że realizacja celów polityki klimatycznej w Polsce będzie wymagała inwestycji rzędu 500 mld euro w ciągu 10 lat. W dużej mierze będą to nakłady na materiały, urządzenia, maszyny, które będą wymagały transportu. W efekcie bilans netto dekarbonizacji może być korzystny dla branży TSL. Jak pokazano w raporcie, sektor transportowy i cała polska gospodarka relatywnie szybko zmniejszają emisję gazów cieplarnianych od 2013 r., a przy tym utrzymują wysokie tempo rozwoju – nie licząc pandemii oraz ubiegłorocznego cyklicznego spowolnienia. To pokazuje, że szybka transformacja energetyczna i dynamiczny rozwój mogą iść w parze.

Inwestycje militarne

Wydatki państwowe na zbrojenia mają w 2024 r. opiewać na blisko 160 mld zł, co stanowi 4,2 proc. PKB. Jeszcze w 2021 r. na wojsko Polska wydawała 2,0 proc. PKB. W domenie militarnej doszło więc do potężnej zmiany, którą wymusił wybuch wojny w Ukrainie. Transport odczuje tę zmianę. Część wydatków militarnych będzie finansować krajową produkcję sprzętu obronnego oraz budowę infrastruktury. To oznacza, że zwiększy się produkcja towarów, które będzie trzeba przetransportować z jednej lokalizacji do drugiej. Wzrośnie więc krajowa praca przewozowa.

Próba integracji z Ukrainą

Rosyjska agresja na Ukrainę doprowadziła do ważnych zmian w geograficznej strukturze polskiego eksportu towarów. Eksport do Rosji wskutek unijnych sankcji uległ załamaniu, natomiast silnie zwiększyła się wymiana handlowa z Ukrainą. W rezultacie udział Rosji w polskim eksporcie towarów skurczył się z ok. 3 proc. w 2021 r. do ok. 1 proc. w 2023 r., podczas gdy udział Ukrainy zwiększył się z ok. 2 proc. do blisko 3,5 proc. Ukraina ma już większe znaczenie dla polskich eksporterów niż średnio Rosja podczas kilkunastu lat przed wybuchem wojny. Gdy wojna się skończy, a Ukraina wejdzie w proces odbudowy, relacje handlowe z tym krajem mogą się jeszcze zintensyfikować. Ponadto zwiększać się będzie również wymiana handlowa na linii Europa Zachodnia-Ukraina. Można zakładać, że integracja ekonomiczna z Ukrainą, jeżeli będzie postępowała, stanie się dla polskich firm zarówno dużą szansą, jak i zagrożeniem. Szansą, ponieważ będą one mogły uczestniczyć w rosnącym łańcuchu dostaw, czy to transportując towary, czy organizując proces logistyczny na różnych jego etapach. Ale może być to również zagrożenie, jeżeli ukraińskie firmy zaczną zyskiwać coraz szerszy dostęp do europejskiego rynku i wypierać polskie przedsiębiorstwa.



7.

Podsumowanie

Podsumowanie



Transport drogowy w Polsce przechodził w 2024 r. trudny okres, prawdopodobnie najtrudniejszy od kryzysu finansowego w 2008 r. Widać to po tym, że w 2024 r. pierwszy raz od wielu lat obniżyła się liczba przedsiębiorstw posiadających licencję wspólnotową na przewozy międzynarodowe. Duże zasoby finansowe zbudowane przez firmy w latach dobrej koniunktury (2021–2022) trafiły na niski popyt, co zmusiło wiele przedsiębiorstw do restrukturyzacji, a niektóre do zamknięcia działalności. Rosnące koszty, szczególnie zatrudnienia, ograniczyły rentowność i międzynarodową konkurencyjność przedsiębiorstw. Jednocześnie ograniczenie napływu imigrantów utrudniło branży reagowanie na strukturalny niedobór pracowników w Polsce, wynikający ze zmian demograficznych i kulturowych. Na horyzoncie zaś widnieje nowe i duże wyzwanie – dostosowanie do coraz bardziej restrykcyjnych wymogów polityki klimatycznej. Wyzwania strukturalne są dla rynku ważniejsze niż bieżąca dekonunktura, co widać po fakcie, że wśród największych wyzwań na pierwszym miejscu wymieniane są te związane z wysokimi kosztami pracy i energii czy wymogami dekarbonizacji.

Polski transport drogowy jest wciąż liderem przewozów w Unii Europejskiej, chociaż przyrost udziałów na europejskim rynku jest coraz niższy. Firmy zarejestrowane w Polsce odpowiadały w 2023 r. za 20 proc. pracy przewozowej wykonanej przez firmy unijne wobec 16 proc. w przypadku firm niemieckich. W ostatnich latach mocniej rozwijał się rynek przewozów krajowych niż rynek przewozów bilateralnych oraz kabotażu i cross-trade. Największe spadki przewozów widoczne są w kabotażu, czyli przewozach realizowanych wyłącznie na terenie innych krajów. Wynika to z implementacji pakietu mobilności, a także z recesji panującej w niemieckiej gospodarce. Ten pierwszy czynnik może trwale ograniczać konkurencyjność, natomiast ten drugi powinien stopniowo ustępować.

Polska rozwija się jako centrum logistyczne i ma wciąż potencjał, by rozwijać swoją pozycję na rynku transportu drogowego w Europie. Pomimo ogólnej dekonunktury niektóre segmenty rynku utrzymywały w 2023 i 2024 r. wysokie tempo wzrostu. Tak jest m.in. z rynkiem magazynowania, który stanowi usługę o wyższej wartości dodanej niż sam przewóz towarów, dlatego jest atrakcyjnym obszarem ekspansji dla największych firm transportowych. Pokazuje to, że nawet w warunkach recesji przemysłowej w Polsce rozbudowywane są sieci dostaw na rzecz krajów UE. Pozycja Polski jako centrum logistycznego UE powinna być rozbudowywana, choć to wymaga strategii i wsparcia ze strony państwa.

Większość firm transportowych planuje inwestycje i rozwój w perspektywie średniookresowej. 70 proc. przedsiębiorstw przewiduje, że w ciągu pięciu lat będzie inwestować w nowe pojazdy, ponad połowa będzie inwestować w rozwiązania cyfrowe. Natomiast bardzo niska jest skłonność przedsiębiorstw do inwestycji w pojazdy zero- lub niskoemisyjne. Zaledwie 13 proc. firm planuje rozbudowę floty pojazdów zelektryfikowanych, 17 proc. rozbudowę floty pojazdów na gaz, a 37 proc. pojazdów napędzanych bio olejem napędowym. Głównym powodem niechęci do elektryfikacji jest brak infrastruktury. Pokazuje to, że polityka UE w zakresie wymogów emisyjnych

pojazdów musi ulec rewizji i zbliżyć się do możliwości technologicznych oraz infrastrukturalnych. Przyjęte w 2024 r. regulacje dotyczące tempa redukcji emisji narzucają rynkowi konieczność szybkiej elektryfikacji, do czego ten nie jest przygotowany. Brak rewizji polityki w tym zakresie może zagrozić długookresowemu rozwojowi polskich przedsiębiorstw i utracie konkurencyjności w relacji do firm z innych krajów.

Na rynku transportowym i logistycznym wciąż wysoka jest liczba wakatów, mimo że koniunktura jest słaba. Jednocześnie przyrost liczby imigrantów spoza UE posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów ciężarowych w Polsce jest najniższy od dekady. Połączyć to należy z faktem, że płace w Polsce w relacji do płac w innych krajach europejskich rosną bardzo szybko, co pozornie nie współgra z niskim popytem panującym na rynku. Te zjawiska łącznie pokazują, że polski rynek mierzy się z ograniczeniami podażowymi. Ma potencjał do kontynuacji rozwoju, ale ma trudności z rekrutacją odpowiednich pracowników i utrzymaniem konkurencyjności wobec firm z innych krajów, w tym m.in. Europy Wschodniej, takich jak Ukraina czy nawet Rumunia. Dlatego ważne jest, by państwo pomogło w redukcji ograniczeń podażowych, m.in. prowadząc odpowiedzialną politykę imigracyjną pozwalającą na zatrudnianie pracowników z wybranych krajów spoza UE.



Zakończenie

Maciej Wroński

Prezes, związek pracodawców Transport i Logistyka Polska



Oddany w Państwa ręce raport „Transport drogowy w Polsce 2024/2025” potwierdza subiektywną opinię polskich przedsiębiorców o bardzo poważnym kryzysie na rynku przewozów drogowych. Prawie 6-krotny wzrost liczby postępowań restrukturyzacyjnych w przeciągu ostatnich dwóch lat, prawie 4-krotny wzrost liczby przedsiębiorców zawieszających działalność przewozową w tym samym okresie i wiele innych statystyk i wskaźników pokazanych w raporcie mówią same za siebie.

Pocieszającym jest fakt, że pomimo rynkowych turbulencji, polscy przewoźnicy wciąż pozostają liderem na europejskim rynku. Na dodatek polska gospodarka radzi sobie stosunkowo dobrze na tle innych państw członkowskich UE, co znajduje swoje odbicie w rosnącym udziale krajowych przewozów w całej pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników zarówno na terytorium Unii Europejskiej, jak i poza jej granicami.

Raport potwierdza też fakt, że straciliśmy rynek przewozów w relacji Unia Europejska - Ukraina. Wprawdzie udział procentowy tego rynku w porównaniu do innych kierunków był zawsze stosunkowo mały, niemniej prawie pięciokrotne zmniejszenie polskich operacji transportowych na tym kierunku oznacza katastrofę dla kilkuset przewoźników z południowo-wschodnich rejonów naszego kraju, którzy wyspecjalizowali się w obsłudze tego rynku. To wciąż nabrzmiały i nierozwiązany problem społeczno-gospodarczy, grożący powrotem lokalnych protestów, łącznie z ponowną blokadą przejść granicznych.

Ta sytuacja może się zmienić dopiero wtedy, gdy władze Unii wymuszą stopniowe wdrażanie w Ukrainie rozwiązań analogicznych do tych, które obowiązują w państwach UE i w pozostałych państwach należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Od zasad i warunków podejmowania działalności gospodarczej, poprzez regulacje socjalne i techniczne, po warunki zatrudnienia i wynagradzania kierowców kończąc. Dopiero wtedy zaczniemy się zbliżać do wyrównywania konkurencyjności unijnych i ukraińskich przewoźników.

Pomimo kryzysu nie zmniejsza się rola polskich przewoźników w bilansie płatniczym Polski. Wciąż udział eksportu usług transportowych w tym bilansie jest najwyższy w całej Europie i jest warty około 15 miliardów euro. O tym wkładzie naszej branży w stabilizację gospodarczą powinni pamiętać politycy podejmujący w naszym kraju najważniejsze decyzje gospodarcze. A w szczególności ci, od których zależy realizacja postulatów przewoźników, takich jak czasowe obniżenia podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne kierowców czy też rekompensata kosztów obowiązkowej wymiany tachografów cyfrowych.

Raport pokazuje także wyzwania jakie stoją przed nami w najbliższych latach. Niewątpliwie największym z nich jest dekarbonizacja transportu drogowego. Powinniśmy coraz mocniej domagać się rewizji przyjętych w ostatnich latach założeń europejskiej polityki klimatycznej. Dotyczy to zarówno tempa w osiąganiu wyznaczonych przez władze Unii celów, jak i narzędzi oraz technologii służących zmniejszaniu emisji dwutlenku węgla.

Drugim bardzo poważnym wyzwaniem jest brak kierowców, co ilustrują liczby i inne dane pokazane w raporcie, a także przeprowadzone na użytek raportu badania ankietowe. Bez ponownego mądrego otwarcia naszego rynku pracy dla imigracji zarobkowej, polska branża transportu drogowego nie ma szans nie tylko na rozwój, ale nawet na utrzymanie stanu obecnego. Niestety przyjęte w drugim półroczu 2024 roku założenia polityki migracyjnej nie odpowiadają potrzebom polskiej gospodarki, w tym potrzebom branży transportowej.

Niemniej raport pokazuje, że polski transport posiada bardzo silne atuty, które pozwolą nam nie tylko przetrwać trudne czasy, ale także wrócić na ścieżkę dalszego rozwoju. Choć być może będziemy musieli dostosować nasze polskie przedsiębiorstwa transportowe do zupełnie innych warunków działania. A umiejętność elastycznego działania nawet w najcięższych czasach jest przecież naszą cechą narodową.



**Związek Pracodawców
„Transport i Logistyka Polska”
ul. Puławska 2, budynek B
02-566 Warszawa
info@tlp.org.pl**

SPOTDATA

**Centrum Analiz SpotData
ul. Kijowska 1
03-738 Warszawa
kontakt@spotdata.pl**

PARTNERZY RAPORTU

