



Transport drogowy w Polsce 2023

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



SPOTDATA

PARTNER RAPORTU:



Badanie ilościowe

Najważniejsze trendy i wyzwania zostały zdiagnozowane na podstawie wywiadów z przedstawicielami największych firm na rynku oraz badania ilościowego przeprowadzonego przez TLP i SpotDatę wśród firm transportowych. Badanie zostało przeprowadzone w dniach 1–15 kwietnia 2023 r. metodą CAWI, a w nim udział wzięło 100 osób pracujących w branży TSL. Wyniki badania są przedstawione w kolejnych podrozdziałach na żółtym tle. Za pomoc w przeprowadzeniu badania dziękujemy firmom członkowskim TLP: Shell, Inelo i Raben.

SŁOWO WSTĘPU



Maciej Wroński

Prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska

Transport drogowy jest znakiem rozpoznawczym polskiej gospodarki narodowej w Unii Europejskiej. Żadna inna polska branża nie osiągnęła tak spektakularnego sukcesu po wejściu naszego kraju do Unii Europejskiej. Co więcej, żadna inna nie jest tak uzależniona od europejskiej i światowej koniunktury gospodarczej, zaburzeń w łańcuchach dostaw, sytuacji geopolitycznej, konfliktów zbrojnych i decyzji politycznych. Ponadto żadna inna branża nie ma tak znaczącego wpływu na funkcjonowanie zarówno całej gospodarki, jak i jej poszczególnych gałęzi.

Niestety, w ostatnich latach nastąpiła kumulacja wyzwań dla branży transportu drogowego. Po pierwsze, wejście w życie regulacji związanych z pakietem mobilności stopniowo zmniejszało efektywność pracy przewozowej i generowało wzrost kosztów. Po drugie, gospodarcze skutki pandemii, w tym wciąż odczuwalny brak produkowanych w Azji komponentów elektronicznych, ograniczyły produkcję w europejskim przemyśle, w tym u jednego z głównych klientów i zarazem dostawców branży transportowej, jakim jest przemysł motoryzacyjny. Po trzecie, napaść Rosji na Ukrainę spowodowała konsekwencje gospodarczo-polityczne, które przejściowo, a zarazem drastycznie, zmniejszyły podaż surowców energetycznych, generując wzrost cen paliw oraz spadek produkcji w uzależnionych od tych surowców gałęziach europejskiej gospodarki.

Na horyzoncie czeka już na nas, zadekretowany w Brukseli, proces transformacji energetycznej wymuszający odejście od technologii zwiększających emisję gazów cieplarnianych, który już za kilka miesięcy odczujemy m.in. w postaci skokowego wzrostu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej przez pojazdy spalinowe. A za kilka lat, po spodziewanej silniejszej integracji Ukrainy z Unią Europejską, czeka nas z kolei wyzwanie ze strony ukraińskiego transportu drogowego, który będzie znacznie bardziej konkurencyjny pod względem kosztowym od transportu wykonywanego przez przewoźników z Unii Europejskiej, w tym z Polski.

Dlatego też związek pracodawców Transport i Logistyka Polska zdecydował się na opracowanie nowego raportu o stanie transportu drogowego w Polsce. Chcemy pokazać, na ile wskazana wyżej kumulacja wyzwań zmieniła obraz i pozycję branży z 2021 roku, która została opisana w naszym poprzednim raporcie „Transport drogowy w Polsce 2021+”.

Mamy nadzieję, że ten raport, tak jak jego poprzednia edycja, będzie przydatnym źródłem wiedzy dla wszystkich osób zawodowo związanych z transportem, spedycją i logistyką, które pracują w tej branży. Jesteśmy przekonani, że raport dostarczy cennych informacji również dla wszystkich innych osób, które są związane z branżą transportu drogowego w sposób pośredni, pracując u naszych klientów, dostawców lub zajmując się tą branżą od strony politycznej, administracyjnej i regulacyjnej.

Pragnę w tym miejscu serdecznie podziękować wszystkim osobom zaangażowanym w realizację raportu, a zwłaszcza zespołowi SpotDaty, który ponownie wykonał w profesjonalny sposób zleczone zadanie jego opracowania, oraz partnerowi raportu – firmie Shell Polska, bez której wsparcia jego wydanie nie byłoby możliwe. Zapraszam Państwa do lektury.



Ignacy Morawski

Dyrektor Centrum Analiz SpotData

Prezentujemy Państwu drugą edycję raportu „Transport drogowy w Polsce”, który jest kompleksowym zestawieniem najważniejszych trendów w polskiej branży transportu drogowego przez pryzmat danych. W obecnej edycji kilka zjawisk wysuwa się na pierwszy plan. Przede wszystkim otoczenie makroekonomiczne branży stało się wyraźnie trudniejsze. Widać to w naszych badaniach ankietowych, które pokazują, że takie problemy jak inflacja, wysokie stopy procentowe, wahania koniunktury czy silna presja płacowa, są głównymi bolączkami przedsiębiorstw.

Jednocześnie firmy wciąż widzą przed sobą dobre perspektywy długookresowe. Wskazuje na to wysoki odsetek firm planujących inwestycje. Skoro firmy chcą inwestować w podobnej skali jak rok czy dwa lata temu, to znaczy, że spowolnienie traktują jako zjawisko przejściowe. A w inwestycjach widać nowe ważne zjawisko – wzrost inwestycji w kapitał ludzki, czyli nakładów na edukację pracowników. O dobrego pracownika jest bowiem coraz trudniej i to stanowi jedną z głównych barier rozwojowych branży transportowej w Polsce.

Widać też w raporcie, że wielkimi krokami zbliża się dekarbonizacja transportu. Problem polega na tym, że postęp regulacyjny w tej dziedzinie nieco wyprzedza postęp technologiczny. Firmy chcą się dekarbonizować, ale dostępne technologie, infrastruktura i praktyki klientów tego nie ułatwiają.

O tych i wielu, wielu innych zjawiskach i trendach mogą Państwo przeczytać w niniejszym raporcie. Serdecznie zapraszam do lektury!

PODSUMOWANIE ZARZĄDCZE

- Cały sektor TSL należy do najszybciej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki. A sam transport drogowy jest branżą z największym wkładem w rozwój kraju, zwiększając w ciągu dekady zatrudnienie o blisko ćwierć miliona osób. Druga branża na liście zanotowała wzrost ok. 200 tys. Najbliższe kwartały mogą być jednak dla branży trudniejsze. Z badania ankietowego TLP i SpotDaty wynika, że 48 proc. firm spodziewa się spadku przychodów w ciągu dwóch lat. A wśród najważniejszych wyzwań identyfikowanych przez firmy znajdują się te makroekonomiczne: wysoka inflacja i stopy procentowe, presja płacowa, wahania koniunktury.
- Przewóz stanowi 58 proc. przychodów w sektorze, a usługi ok. 11 proc. Od wielu lat ta struktura jest w miarę stabilna, choć coraz częściej mówi się o konieczności jej transformacji. Objawem nadchodzącej zmiany może być to, że w badaniu ankietowym 33 proc. firm deklaruje, iż będzie poszerzać ofertę o nowe usługi logistyczne. W badaniu z poprzedniej wersji raportu takich firm było 19 proc. Co więcej, rozwój usług logistyki kontraktowej należy do dwóch najbardziej dynamicznych trendów na rynku według ankietowanych przedsiębiorców.
- Po raz pierwszy w Polsce jest ponad 100 firm transportu drogowego, które można zakwalifikować do kategorii dużych przedsiębiorstw – zatrudniających co najmniej 250 osób. W ciągu pięciu lat do 2021 roku liczba takich firm zwiększyła się z 70 do 115. To oznacza, że w Polsce jest już tyle dużych firm, ile w Niemczech. Jeszcze dekadę temu było ich prawie o połowę mniej. To ważna zmiana, ponieważ duże firmy mogą być lepiej przygotowane na wyzwania strukturalne. Duże przedsiębiorstwa transportowe mają znacznie wyższą wydajność pracy niż małe. Przykładowo, wydajność pracy – mierzona wartością dodaną na zatrudnionego – w dużych przedsiębiorstwach w Polsce jest o 200 proc. wyższa niż w mikroprzedsiębiorstwach. Przychody w przeliczeniu na pracownika są o połowę wyższe w dużych podmiotach niż w małych. Mają one też znacznie wyższe inwestycje.
- Z badania SpotDaty i TLP wynika, że co trzecia firma planuje rozwijanie floty pojazdów napędzanych biodieslem, niemal co piąta floty pojazdów elektrycznych. W Polsce jest już niemal 3 tys. pojazdów napędzanych LNG, a wkrótce szybko będzie też przybywać pojazdów napędzanych BioLNG. Wyzwanie polega na tym, że infrastruktura służąca dekarbonizacji wciąż jest słabo rozwinięta, a gotowość klientów do akceptowania kosztów dekarbonizacji cały czas jest na niewystarczającym poziomie.
- W Polsce na koniec 2022 roku wydanych było już ponad 160 tys. świadectw kierowcy dla obywateli spoza UE, uprawniających do wykonywania zawodu kierowcy na trasach międzynarodowych. Najwięcej kierowców pochodzi z Ukrainy, choć szybko przybywa też osób z Białorusi. Tym samym transport jest jedną z branż najintensywniej wykorzystujących potencjał imigracji.
- Potrzeby sektora transportu i logistyki w zakresie przyciągania i kształcenia nowych pracowników są ogromne, ale jednocześnie odsetek firm zaangażowanych w kształcenie ustawiczne jest relatywnie niski – niższy niż średnio w innych branżach. Z badania TLP i SpotDaty wynika, że to się może zmieniać. Zwiększanie zakresu szkoleń wewnętrznych to dziś główny sposób reakcji firm na problem z dostępnością pracowników. Wskazuje to, że na rynku może rozpowszechnić się świadomość o konieczności podnoszenia kapitału ludzkiego, a transport może pod tym względem nadrabiać zaległości z poprzednich lat. Jednocześnie relatywnie mało firm planuje istotne podwyżki wynagrodzeń, co może sugerować, że fala największej presji płacowej mija.

SŁOWNIK NAJWAŻNIEJSZYCH POJĘĆ

BEV (ang. battery electric vehicle) – pojazd o napędzie akumulatorowym (elektrycznym). Samochód, który do napędu wykorzystuje wyłącznie energię elektryczną zmagazynowaną w bateriach (akumulatorach)

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 informatyczny, który obejmuje centralną ewidencję kierowców (CEK) oraz centralną ewidencję pojazdów (CEP). 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

CNG (ang. compressed natural gas) – gaz ziemny sprężony do ciśnienia 20–25 MPa, stosowany do napędu pojazdów silnikowych z zapłonem zarówno iskrowym, jak i samoczynnym

cross-trade – przewóz towarów między dwoma krajami świadczony przez firmę zarejestrowaną 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

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

H₂ – oznaczenie wodoru w formie gazowej; wodór to najczystsze paliwo napędowe – w czasie wytwarzania energii elektrycznej służącej do napędu powstaje jedynie woda ($2H_2 + O_2 \Rightarrow 2H_2O$). Wodór stosowany w ogniwie paliwowym (ogniwie wodorowym) cechuje się wysoką sprawnością spalania, brakiem wibracji i cichą pracą

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 vehicles) – 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

licencja wspólnotowa – decyzja administracyjna wydana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uprawniająca do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie zarobkowego transportu drogowego

LNG (ang. 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, niższych kosztach transportu oraz stosunkowo dużym zasięgu

BioLNG – gaz pochodzący z przetwarzania odnawialnych źródeł energii, głównie odpadów produkcji rolniczej. Przewaga BioLNG polega na tym, że pozwala zredukować emisję CO₂ o ponad 90 proc.

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 działań 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

LPG (ang. liquefied petroleum gas) – produkt rafinacji ropy naftowej, używany jako gaz, ale przechowywany i transportowany w pojemnikach pod ciśnieniem w postaci ciekłej

magazynowanie – ułożony w logiczną całość zbiór zadań realizowanych w łańcuchu dostaw – proces przyjmowania, składowania, przygotowania zamówień oraz wysyłki materiałów

naczepa – typ przyczepy, czyli pojazdu ciężarowego 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

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

PHEV (ang. plug-in hybrid electric vehicle) – to pojazd o napędzie spalinowo-elektrycznym, który może być ładowany z sieci elektrycznej

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 przewiezonego towaru, wyrażany w tonokilometrach

przewóz – usługa polegająca na zmianie miejsca ładunku poprzez dostarczenie ładunku z jednego miejsca (miejsca A) do innego miejsca (miejsca B) wraz z jego załadunkiem i rozładunkiem

przyczepa – pojazd ciężarowy 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

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

SPIS TREŚCI

Słowo wstępu.....	4
Podsumowanie zarządcze	6
Słownik najważniejszych pojęć.....	7
Transport drogowy – rozwój i znaczenie sektora	12
Długookresowy rozwój sektora TSL.....	13
TSL po pandemii COVID-19 – od boomu do spowolnienia.....	17
Wielkość przewozów realizowanych przez polskie firmy	20
Rola przewozów drogowych w polskiej gospodarce	23
Rola przewozów realizowanych przez polskie firmy w europejskiej gospodarce	24
Polscy przewoźnicy na najważniejszych trasach w Europie.....	25
Rola transportu na rynku pracy.....	27
Rola sektora TSL w inwestycjach	29
Znaczenie transportu drogowego dla bilansu płatniczego	30
Znaczenie transportu drogowego w polskim eksporcie towarów.....	32
Firmy szykują się na spowolnienie – badanie.....	33
Struktura rynku transportu drogowego.....	34
Podział na przewóz i usługi logistyczne	35
Podział na transport własny i transport zlecony	37
Podział według ładowności pojazdu	39
Podział według dystansu przewozu.....	40
Podział według rodzaju przewożonego towaru.....	42
Jak firmy oceniają dynamikę przewozów według rodzajów towarów – badanie	44
Podział według rodzaju oferowanych usług	45
Firmy transportowe działające na rynku	48
Struktura rynku pod względem liczby firm – przesunięcie w górę skali rozkładu	49
Wzrost liczby czempionów.....	53
Największe wyzwania przed przedsiębiorstwami transportowymi – badanie	55
Dlaczego duże firmy lepiej stawiają czoła wyzwaniom strukturalnym.....	57

Planowane nakłady rozwojowe – badanie	59
Wyniki finansowe firm	60
Wyniki finansowe największych przedsiębiorstw – ogólne trendy	65
Infrastruktura transportowa – flota	70
Przyrost floty transportowej	71
Flota pojazdów według wieku	73
Przyrost floty w Polsce na tle innych krajów UE.....	74
Nowa flota według dmc	77
Nowa flota według rodzaju napędu	79
LNG, elektromobilność i wodór jako alternatywy dla oleju napędowego.....	81
Przewidywany rozwój floty o alternatywnych napędach – badanie	83
Przeszkody w rozwoju floty pojazdów na paliwa alternatywne – badanie	86
Emisyjność polskiego sektora transportowego	87
Rola LNG i bioLNG w ograniczaniu emisji sektora transportowego	88
Światowe trendy w polityce dekarbonizacji logistyki – przegląd	90
Rynek pracy.....	92
Wakaty i niedobory	93
Potencjał klientów vs potencjał dostawców	95
Rola imigrantów w transporcie	97
Kształcenie zawodowe i wyższe pracowników transportu	99
Kształcenie ustawiczne w firmach.....	101
Jak firmy chcą reagować na braki pracowników – badanie.....	102
Najważniejsze sektory współpracujące z transportem w łańcuchu dostaw	104
Najważniejsze branże korzystające z usług transportowych	105
Najważniejsi klienci transportu – Polska na tle Unii Europejskiej	107
Najważniejsze branże, dla których transport jest klientem.....	108
Najważniejsi dostawcy dla transportu – Polska na tle Unii Europejskiej.....	110
Najważniejsze zmiany czekające rynek transportu drogowego – badanie.....	114
Podsumowanie.....	116



01

TRANSPORT DROGOWY – ROZWÓJ
I ZNACZENIE SEKTORA

DŁUGOOKRESOWY ROZWÓJ SEKTORA TSL

TSL należy do najszybciej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki. A transport drogowy jest branżą z największym wkładem w rozwój kraju, zwiększając w ciągu ostatniej dekady zatrudnienie o blisko ćwierć miliona osób. Druga branża na liście zanotowała wzrost ok. 200 tys.

TSL (transport, spedycja, logistyka, magazynowanie) obejmuje przewóz pasażerów i towarów oraz wszystkie usługi związane z obsługą tego przewozu. Pod względem PKB sektor odpowiada za 7 proc. polskiej gospodarki, pod względem zatrudnienia za 6,5 proc. W latach 2010-2022 sektor rozwijał się w średnim realnym tempie 4,9 proc. rocznie (po korekcie o inflację) wobec średniej dla całej gospodarki na poziomie 3,5 proc. Dla porównania rozwój handlu przebiegał w tempie 2,1 proc., przemysłu 3,6 proc., a budownictwa 1,9 proc. Szybciej od TSL rozwijały się tylko usługi informacyjne, informatyczne i usługi biznesowe.

Przychody sektora wynoszą 375 mld zł (wstępne dane za 2022 r.). Z tego za ok. 15 proc. odpowiada przewóz pasażerów wraz z obsługą, a za ok. 85 proc. przewóz towarów wraz z obsługą. Długookresowe tempo rozwoju przewozów pasażerskich jest dość niskie i wynosi 2 proc. rocznie, w przypadku natomiast przewozu towarów sięga 8 proc. rocznie. Warto zwrócić uwagę, że najwyższą dynamiką w sektorze cechują się usługi magazynowe – średniorocznie 15 proc. Jest to efekt rozwoju centrów logistycznych obsługujących w dużej mierze niemiecką gospodarkę.

Przychody w branży przewozu towarów transportem drogowym wynoszą 190 mld zł, ale uwzględniając usługi logistyczne i magazynowe z nimi związane, jest to 210 mld zł (szacunek za 2022 r.). Ten sektor należy jeszcze podzielić na dwie kategorie. W pierwszej znajdują się przewozy rejestrowane, 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 średnie i duże firmy dysponujące flotami dużych pojazdów ciężarowych. Ten segment jest wart pod względem przychodów ok. 110-120 mld zł. W drugim znajdują się wszystkie przewozy nierejestrowane, które umykają statystykom publicznym ze względu na brak obowiązków rejestracyjnych. Szacujemy, że przychody w tym segmencie wynoszą ok. 70-80 mld zł.

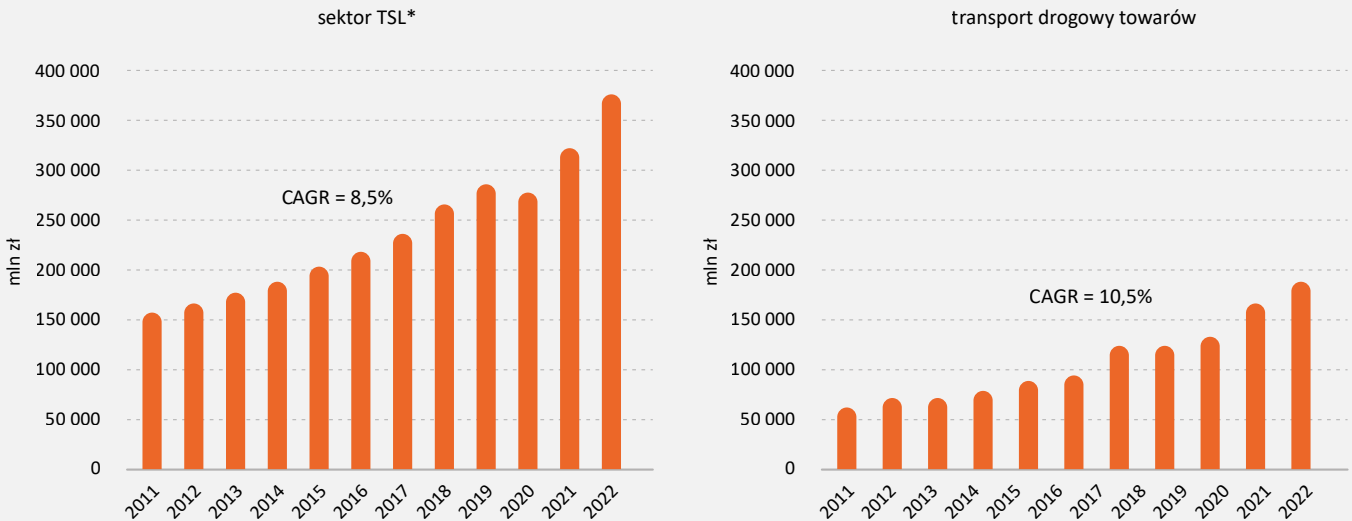
Przyrost zatrudnienia w transporcie drogowym towarów jest potężny. Jest to najszybciej rozwijająca się branża gospodarki. W latach 2010-2020 zwiększyła zatrudnienie z 270 do 500 tys. osób. Kolejną branżą na liście najbardziej dynamicznych są usługi informatyczne, w których zatrudnienie zwiększyło się o 207 tys. osób w analogicznym okresie. A trzecie miejsce na liście zajmują usługi gastronomiczne, w których liczba pracujących zwiększyła się w ciągu dekady o 97 tys. osób.

Można wymienić co najmniej cztery czynniki, które sprawiają, że popyt na usługi transportu drogowego rośnie tak szybko. Po pierwsze, jest to generalnie szybki rozwój gospodarki – z tempem wzrostu rządu 3,5 proc. rocznie Polska jest liderem wśród największych krajów UE. Po drugie, jest to relatywnie wysoki udział przemysłu w PKB, sięgający 25 proc. To znacznie więcej niż w innych krajach UE (średnio 20 proc.). Po trzecie, jest to wysoki wzrost eksportu towarów, sięgający 8 proc. rocznie. Te towary za granicę wożą polskie firmy. Po czwarte, jest to bardzo wysoki wzrost eksportu usług transportowych, czyli usług realizowanych przez polskie firmy na rzecz zagranicznych kontrahentów. Ten czynnik jest z kolei mocno związany z konkurencyjnymi wynagrodzeniami oraz korzystnym położeniem, blisko najważniejszych szlaków handlowych. Tę rolę polskiego sektora wspiera również relatywnie duża wielkość krajowego rynku, umożliwiającą firmom osiągnięcie efektów skali.



Wykres 1. TSL należy do najszybciej rosnących sektorów polskiej gospodarki, a w jego ramach najbardziej dynamiczną branżą jest transport drogowy towarów.

Przychody w sektorze TSL* i transporcie drogowym pochodzące ze sprzedaży usług dla innych sektorów (bez wliczania sprzedaży wewnątrz sektora)

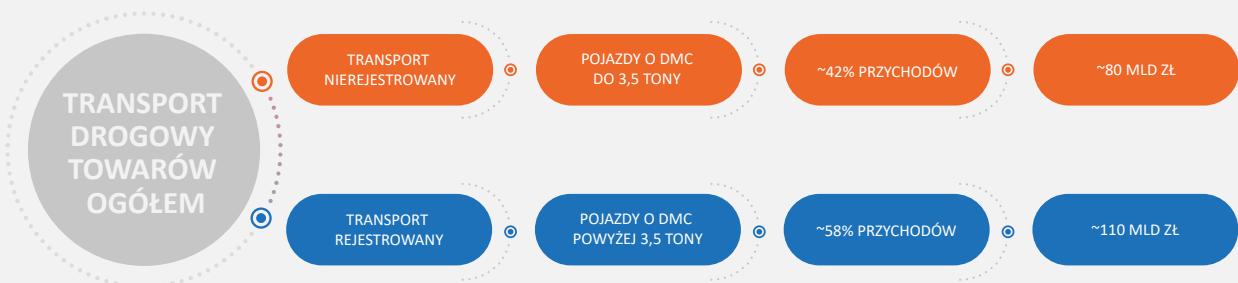


*Cały sektor TSL obejmuje sekcję H w klasyfikacji PKD, czyli transport towarów i pasażerów, logistykę, magazynowanie

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Wykres 2. Za połowę przychodów branży transportu drogowego odpowiadają przewozy rejestrowane, realizowane pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony (od 2022 r. jest to 2,5 tony).

Podział transportu drogowego towarów na przewozy rejestrowane i nierejestrowane (przybliżone szacunki)



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Wykres 3. Zdecydowaną największą część sektora TSL stanowi w Polsce transport drogowy towarów, co odróżnia Polskę od średniej dla Unii Europejskiej, w której większą rolę odgrywają usługi okołotransportowe.

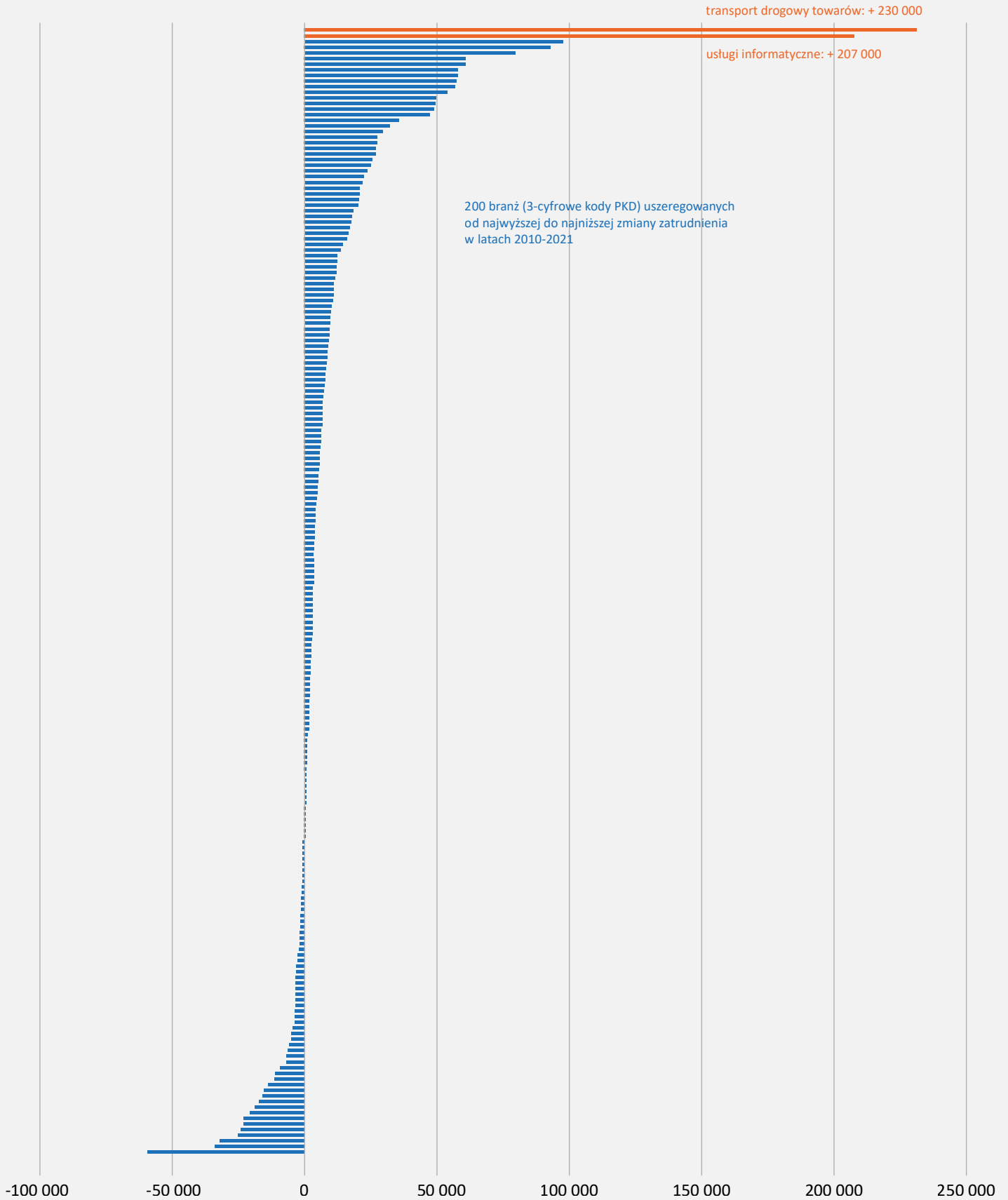
Struktura całego sektora TSL w Polsce na tle Unii Europejskiej

	POLSKA	UE		
TRANSPORT I MAGAZYNOWANIE – PRZYCHODY W 2020 R.	65,5 MLD EURO	1271 MLD EURO		
Rozbicie branżowe według dominującego kodu NACE/PKD firmy	Udział w sektorze, według przychodów		Długookresowa dynamika przychodów	
	Polska	UE	Polska	UE
Przewóz pasażerów	12%	21%	1%	-2%
Miejski	4%	5%	4%	1%
Drogowy	6%	8%	0%	0%
Kolejowy	1%	3%	-5%	-2%
Lotniczy	2%	4%	1%	-8%
Wodny (śródlądowy i morski)	0%	1%	1%	-3%
Przewóz towarów	61%	36%	8%	2%
Drogowy	58%	27%	9%	2%
Kolejowy	2%	1%	-3%	1%
Lotniczy	0%	1%	16%	b.d.
Wodny (śródlądowy i morski)	1%	7%	b.d.	0%
Usługi związane z transportem, logistyką i magazynowaniem	23%	35%	6%	0%
Usługi związane z działaniem terminali i dworców*	5%	8%	1%	-2%
Przeładunek towarów	1%	2%	-1%	-1%
Usługi logistyczne	11%	21%	6%	1%
Usługi magazynowe	6%	4%	15%	0%
Usługi pocztowe (poza operatorem publicznym)	3%	7%	20%	5%
Przesył rurociągowy	1%	1%	1%	0%
Usługi przeprowadzek	0%	0%	9%	1%
LOGISTYKA* (TRANSPORT I MAGAZYNOWANIE BEZ PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH, PRZESYŁU RUROCIĄGOWEGO I USŁUG PRZEPROWADZEK)				
TRANSPORT DROGOWY (FRACHT)	37,7 MLD EURO	343,6 MLD EURO		
TRANSPORT I MAGAZYNOWANIE – WSTĘPNE DANE ZA 2021 R.	76,8 MLD EURO	1498,4 MLD EURO		

* Przychody logistyczne są szacowane jako suma przychodów w segmentach niepasażerskich, po uwzględnieniu dwóch korekt. Po pierwsze, jest to korekta o udział zużycia własnego, czyli przychodów generowanych od firm z tej samej branży. Ta część oszacowana została za pomocą tzw. tablic zużycia z rachunków narodowych. Po drugie, z działalności dworców i terminali odjęto część przychodów proporcjonalną do udziału transportu pasażerskiego w transporcie ogółem.

Wykres 4. W żadnej branży polskiej gospodarki przyrost zatrudnienia w latach 2010-2021 nie był tak wysoki, jak w transporcie drogowym towarów. Transport wyprzedził pod tym względem nawet informatykę.

Zmiana zatrudnienia ogółem między 2010 a 2021 rokiem w podziale na 200 branż



TSL PO PANDEMII COVID-19 – OD BOOMU DO SPOWOLNIENIA

W latach 2020-2022 TSL był jednym z najszybciej rozwijających się sektorów gospodarki, osiągając średnioroczny wzrost wartości dodanej na poziomie 4,4 proc., wobec średniej dla całej gospodarki na poziomie 2,3 proc. To jednocześnie było związane z dużymi wahaniami popytu, wywołującymi istotne napięcia w łańcuchach dostaw. Przejście przez te wahania będzie największym wyzwaniem w latach 2023-2024.

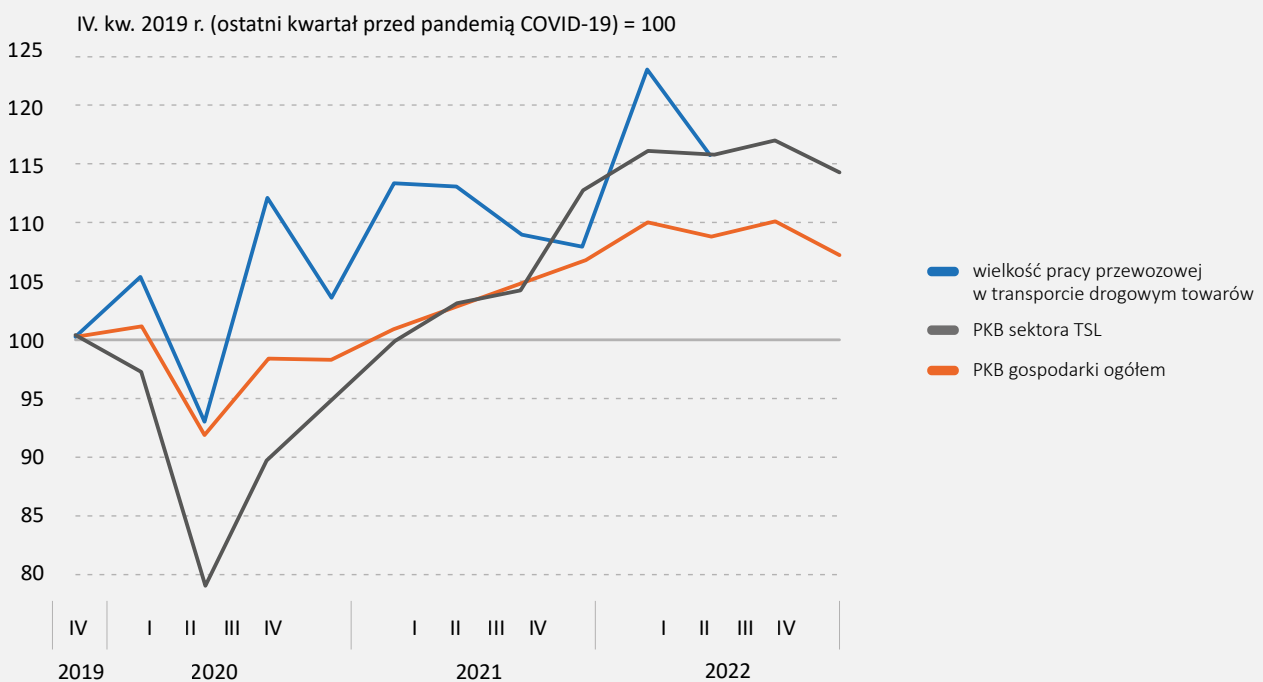
Pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie wywołały bardzo duże zmiany struktury popytu na produkty w gospodarce. Doszło do istotnego zwiększenia popytu na towary i usługi związane z ich transportem oraz do obniżenia popytu na usługi konsumpcyjne. Było to spowodowane zmianami preferencji konsumentów, ale również potrzebami logistycznymi wywołanymi przez wojnę i pandemię. Konsumentci kupowali więcej towarów, ograniczając popyt na takie usługi jak podróże czy rozrywka. A jednocześnie firmy zachod-

nie dążyły do tego, by większą część zamówień realizować w miejscach znajdujących się blisko centrów produkcyjnych, na czym korzystały polskie fabryki i firmy transportowe. Te zmiany struktury gospodarki były na tyle gwałtowne, że niektóre sektory doświadczały najpierw silnej hossy, a później recesji. Dotyczy to również sektora TSL.

W pierwszym kwartale 2022 roku polski PKB w przemyśle był o 9 proc. wyższy niż w pierwszym kwartale 2020 roku (u progu pandemii), w sektorze TSL był aż o 20 proc. wyższy, a jednocześnie (dla porównania) w usługach hotelarskich i gastronomicznych aż o 60 proc. niższy. Jednak kolejne kwartały 2022 roku przyniosły odwrócenie tych tendencji. Między pierwszym a czwartym kwartałem 2022 roku PKB w przemyśle wzrósł tylko o 0,9 proc., w sektorze TSL spadł o 2 proc., a w usługach gastronomicznych i hotelarskich zwiększył się o 30 proc.

Wykres 5. Po pandemii sektor TSL odbił znacznie szybciej niż średnio inne branże, a w ramach sektora najszybsze było żywność w transporcie drogowym. Te szybkie wzrosty w latach 2021-2022 doprowadziły do odreagowania na początku 2023 roku i redukcji popytu na usługi transportu.

Realna wartość dodana w Polsce oraz praca przewozowa transportu drogowego – dane kwartalne*



*dane o wielkości pracy przewozowej dostępne tylko do drugiego kwartału 2022 r.

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP



Ważne liczby

375 mld zł

przychody całego sektora TSL w Polsce w 2022 r.

190 mld zł

wartość usług przewozowych zrealizowanych przez transport drogowy towarów w 2022 r.

10,5 proc.

średnioroczne tempo wzrostu wartości usług transportowych od 2010 roku

-2 proc.

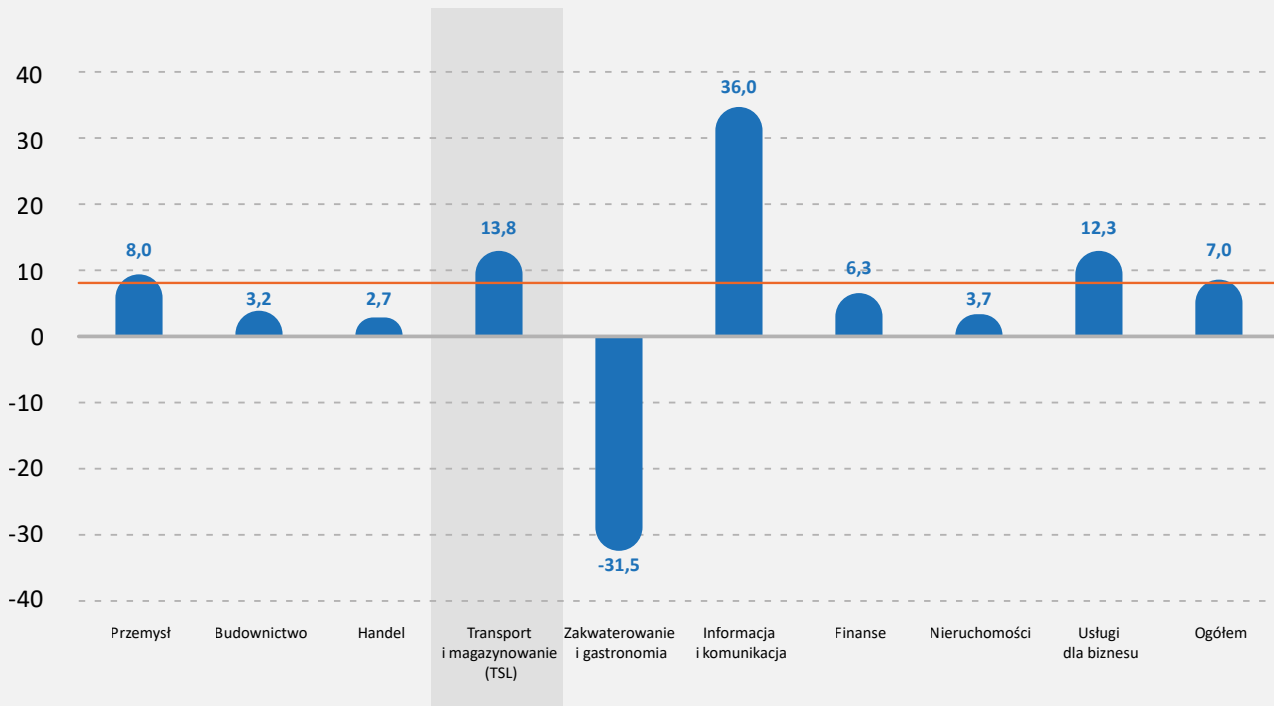
zmiana PKB dla całego sektora TSL między pierwszym a czwartym kwartałem 2022 roku

W skali trzech lat 2020-2022 TSL utrzymał pozycję jednego z najszybciej rozwijających się sektorów. Spośród 10 najważniejszych sektorów gospodarki szybszy wzrost odnotowały tylko usługi informatyczne i informacyjne, co związane jest z przenoszeniem do Polski aktywności przez zachodnie firmy finansowe i technologiczne. W długim okresie silny wzrost polskiego sektora TSL powinien zostać utrzymany m.in. ze względu na wzrost roli Polski w łańcuchach dostaw. Badanie opublikowane pod koniec 2022 roku przez firmy Reuters i Maersk wskazało, że Polska jest najchętniej wybieranym miejscem reshoringu przez zachodnio-europejskie korporacje (reshoring oznacza przenoszenie zamówień i/lub produkcji z dalekich lokalizacji do kraju pochodzenia firmy lub do innych bliskich miejsc).

Jednak potężne wahania popytu – najpierw silne wzrosty, później silne spadki – uczyniły warunki prowadzenia działalności gospodarczej trudnymi. W 2021 roku sektor transportowy i logistyczny mierzył się z niedoborami pracowników oraz maszyn. Wywołało to przyspieszenie płac, cen i inwestycji. Natomiast w drugiej połowie 2022 roku rozpoczął się okres niedoboru zamówień. PKB sektora TSL pod koniec 2022 roku zaczął się obniżać. Patrząc na przewidywania dotyczące koniunktury, wiele wskazuje, że rok 2023 będzie trudny z powodu spadku produkcji przemysłowej w Polsce i całej Unii Europejskiej. Natomiast strukturalne czynniki prowadzące do rozwoju sektora powinny pozostać w mocy i doprowadzić do powrotu na ścieżkę wzrostu na przełomie 2023 i 2024 roku.

Wykres 6. *Pandemia COVID-19 wywołała duże zróżnicowanie w aktywności gospodarczej między sektorami. Niektóre – jak TSL czy informacja i komunikacja – mocno rosły, inne – jak usługi konsumpcyjne – malały. Te dysproporcje wciąż są odczuwalne na rynku, ponieważ struktura konsumpcji na początku 2023 roku zaczęła wracać do przeszłych wzorców.*

Realna wartość dodana w Polsce w IV. kw 2022 r. w porównaniu do IV. kw 2019 r., zmiana w proc.



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

“



Monika Przybysz

CEE Cluster Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

Transport to papierek lakmusowy całej gospodarki

Obecnie zauważamy spowolnienie gospodarze, co ma bezpośredni wpływ na koniunkturę branży transportu drogowego. To właśnie ta branża jest „papierkiem lakmusowym” tego, co dzieje się w gospodarce. Pandemia koronawirusa, wybuch wojny w Ukrainie i wysoka inflacja wpłynęły na sposób, w jaki obecnie kształtuje się sektor TSL.

W przyszłości możemy spodziewać się kolejnych wyzwań. Wybór i współpraca ze sprawdzonymi partnerami znacząco zyskają na znaczeniu. Jako Shell wspieramy przewoźników dzięki godnym zaufania rozwiązaniom. Możliwość bezgotówkowego zakupu paliwa z odroczonym terminem płatności, zwrot podatku VAT i akcyzy z zagranicy zapewniają dodatkowe środki. Karta Shell Card posiada technologię CHIP & PIN oraz dodatkowe zabezpieczenia systemowe, które gwarantują bezpieczeństwo naszym klientom.

”



Marek Latkowski

Współwłaściciel,
Legarto Logistic

Branża jest przygotowana na spowolnienie

Życie nauczyło nas ostatnio, że przewidywanie tego co będzie w przyszłym kwartale, a nawet miesiącu, to duże ryzyko, więc mam dużą rezerwę do prognoz. Ale tak, widzimy, że rynek jest lekko schłodzony i delikatnie zwolnił. Podobne opinie słyszymy od naszych kontrahentów.

Prawda jest jednak taka, iż w naszej branży stałości nie było nigdy. Zawsze zależeliśmy od kursów walut, cen paliw, przepisów, koncesji, zezwoleń i zawsze musieliśmy szybko reagować. Nasza branża jest dobrze przygotowana pod względem organizacyjnym na obecne czasy. Pytanie, czy będzie w stanie się rozwijać i sprostać stawianym jej wyzwaniom oraz pojawiającym się dynamicznie nowym okolicznościom?



WIELKOŚĆ PRZEWOZÓW REALIZOWANYCH PRZEZ POLSKIE FIRMY

Praca przewozowa zrealizowana przez polskie firmy w 2021 roku wyniosła 380 mld tonokilometrów, a w 2022 roku – jak wynika ze wstępnych szacunków – mogła sięgnąć 390 mld tkm. Długookresowy wzrost utrzymuje się w pobliżu 6 proc., jednak trwająca w gospodarce dekonjunktura prowadzi do przejściowego spowolnienia przewozów.

W latach pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie – czyli między 2020 a 2022 rokiem – średnioroczne tempo wzrostu pracy przewozowej wynosiło 4,6 proc. To nieznacznie mniej niż w latach 2010-2019, kiedy wolumenowo rynek rósł w tempie 6,3 proc. To jednak wciąż więcej niż wynosiło w tym czasie realne tempo wzrostu całej polskiej gospodarki.

W ostatnich latach nastąpiła jednak zmiana struktury przewozów w podziale na rynek krajowy i zagraniczny. Od 2019 roku najszybciej rosta praca przewozowa realizowana na rynku krajowym, nieco wolniej cross-trade i kabotaż (przewozy realizowane między innymi krajami lub w obrębie innego kraju UE), a najwolniej praca w eksporcie i imporcie Polski. W poprzednich latach – czyli do 2019 roku – to cross-trade i kabotaż były zdecydowanie głównym motorem napędowym dynamiki rynku, natomiast przewozy krajowe rosły najwolniej. Ta zmiana może wynikać z wielu czynników. Może to być efekt zmian w łańcuchach dostaw i wzmocnienia wymiany między fabrykami w Polsce.



Innym powodem może być osłabienie rozwoju kabotażu po wprowadzeniu pakietu mobilności (choć nie widać żadnego spowolnienia w samym cross-trade). Dopiero kolejny rok pozwoli na weryfikację tych trendów i bardziej precyzyjną identyfikację zjawiska. Na razie nie są to bardzo duże zmiany i nie jest wykluczone, że można je wiązać z przypadkowymi zmiennościami koniunktury na rynku.

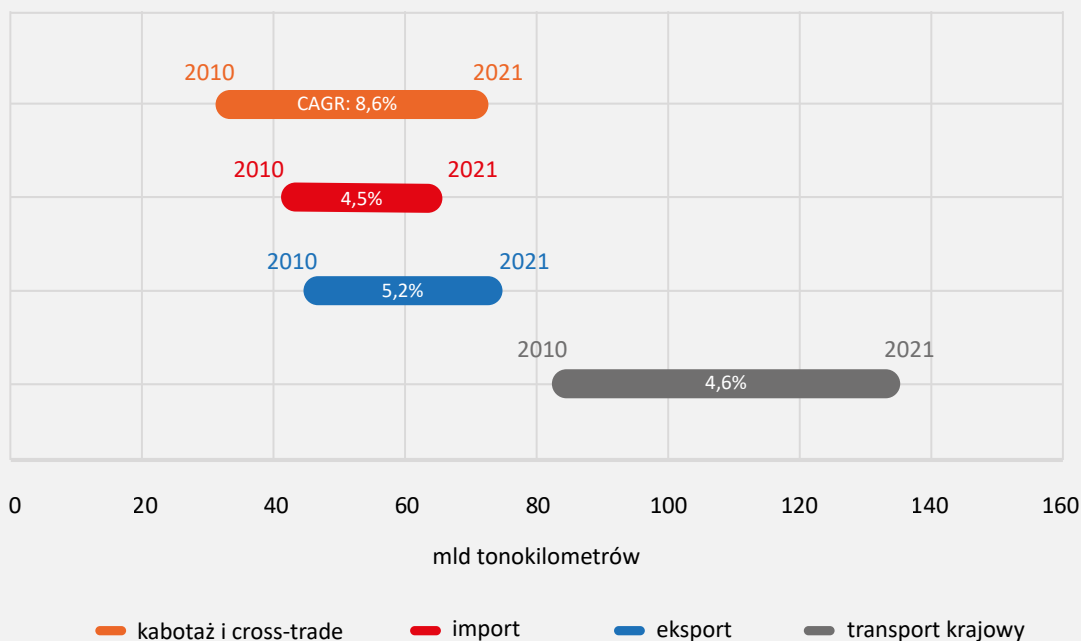
Jednocześnie w drugiej połowie 2022 roku widoczne były ewidentne symptomy spowolnienia pracy przewozowej. Już w drugim kwartale twarde dane wskazywały na obniżenie rocznej dynamiki przewozów do 2,5 proc., a wiele wskazuje, że pod koniec 2022 roku dynamika mogła być już ujemna. Na to wskazują ogólne dane makroekonomiczne o aktywności w sektorze TSL. Spowolnieniu ulegała głównie aktywność na rynku krajowym, co generalnie spójne jest z faktem, że polska gospodarka zwolniła mocniej niż średnio inne gospodarki Unii Europejskiej. Wynika to m.in. z bardzo wysokiej inflacji, wywołanej częściowo kryzysem energetycznym, redukcji siły nabywczej konsumentów, a także silnego cyklu zapasów

w przemyśle, który najpierw podbił wzrost PKB do niemal 10 proc. (początek 2022 r.), by później obniżyć go poniżej zera (prawdopodobny wynik za pierwszy kwartał 2023 r.).

Polski przemysł, a wraz z nim sektor przewozów drogowych towarów, podlegał w 2021 i 2022 roku zjawisku zwanemu w ekonomii „efektem bicza”. Polega ono na bardzo silnym wahanii aktywności w górnych elementach łańcucha dostaw (producenci, dostawcy i przewoźnicy komponentów) w reakcji na zaburzenie popytu na dole łańcucha dostaw, czyli u finalnego konsumenta. W czasie pandemii COVID-19 konsument znacząco zwiększył popyt na towary kosztem usług. To doprowadziło do wzrostu popytu na zapasy u producentów i jeszcze mocniejszego wzrostu zapasów u dostawców części. Cały łańcuch dostaw zaczął pracować na wysokich obrotach, co dotyczyło też transportu drogowego. Później doszło do odwrócenia cyklu i gwałtownego załamania popytu na zapasy. To przyczyniło się do recesji w gospodarce na przełomie 2022 i 2023 roku.

Wykres 7. *Wzrost pracy przewozowej w transporcie jest najwyższy w kabotażu (przewozy w ramach innych krajów) i cross-trade (przewozy między innymi krajami). Choć w 2021 i 2022 roku przyspieszyły też przewozy na trasach krajowych, jednocześnie zwolniły eksport i import.*

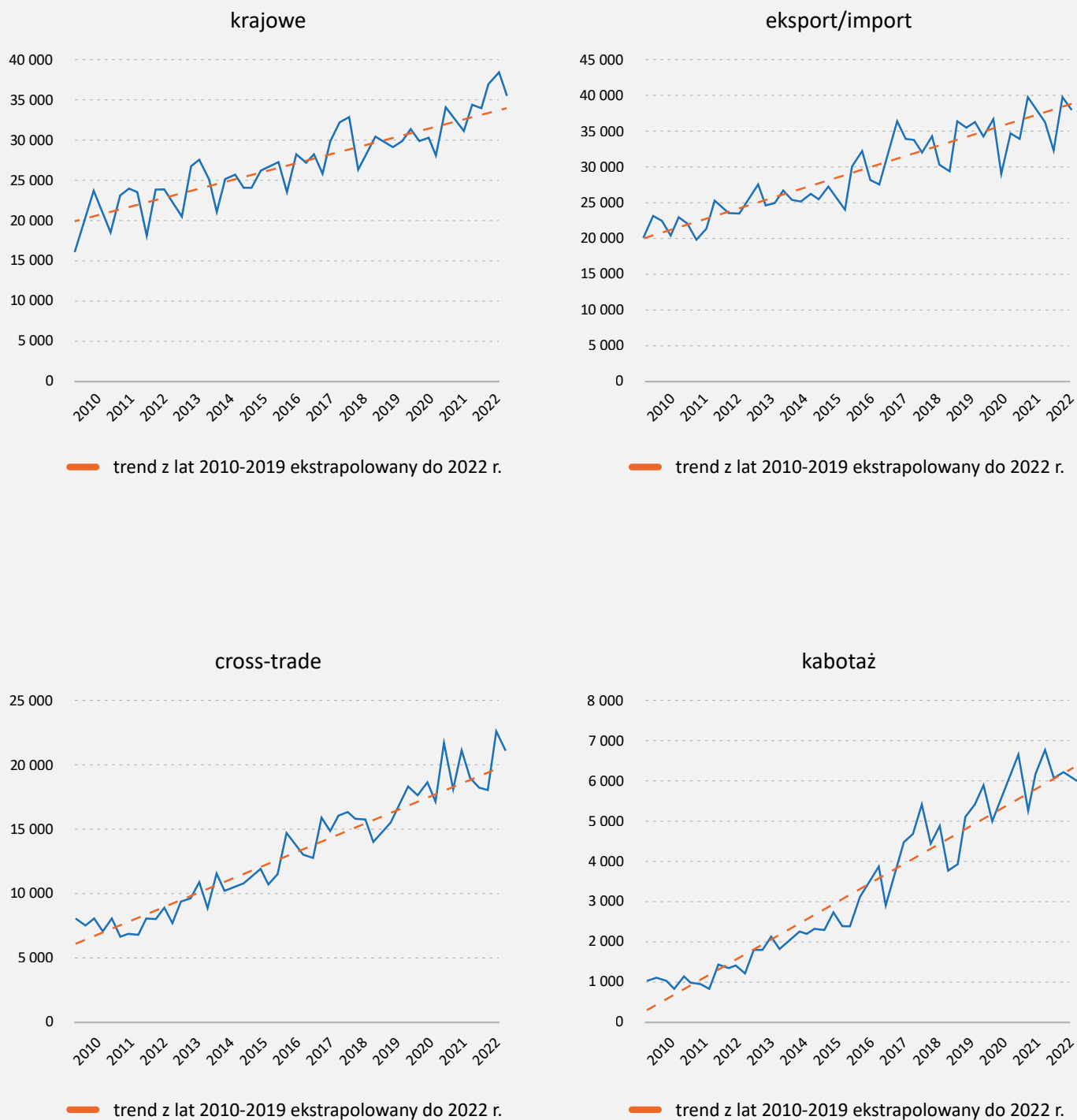
Praca przewozowa polskich firm transportowych w mld tonokilometrów – zmiana między 2010 a 2021 rokiem



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Wykres 8. W danych kwartalnych widać, że po pandemii COVID-19 przyspieszył rozwój przewozów krajowych, a zwolniły eksport oraz import i na początku 2022 roku również kabotaż.

Praca przewozowa polskich firm transportowych w mld tonokilometrów, dane kwartalne



ROLA PRZEWOZÓW DROGOWYCH W POLSKIEJ GOSPODARCE

0,75 tonokilometra

pracy przewozowej przypada na każde euro polskiego PKB. W UE jest to średnio 0,25 tonokilometra.

W Polsce intensywność transportowa gospodarki zwiększyła się ponaddwukrotnie od momentu akcesji kraju do UE. Jednak trend wzrostu intensywności ulega spowolnieniu, co oznacza, że praca przewozowa nie może już rosnąć dużo szybciej niż gospodarka. Firmy będą mocniej stawiały na inne usługi.

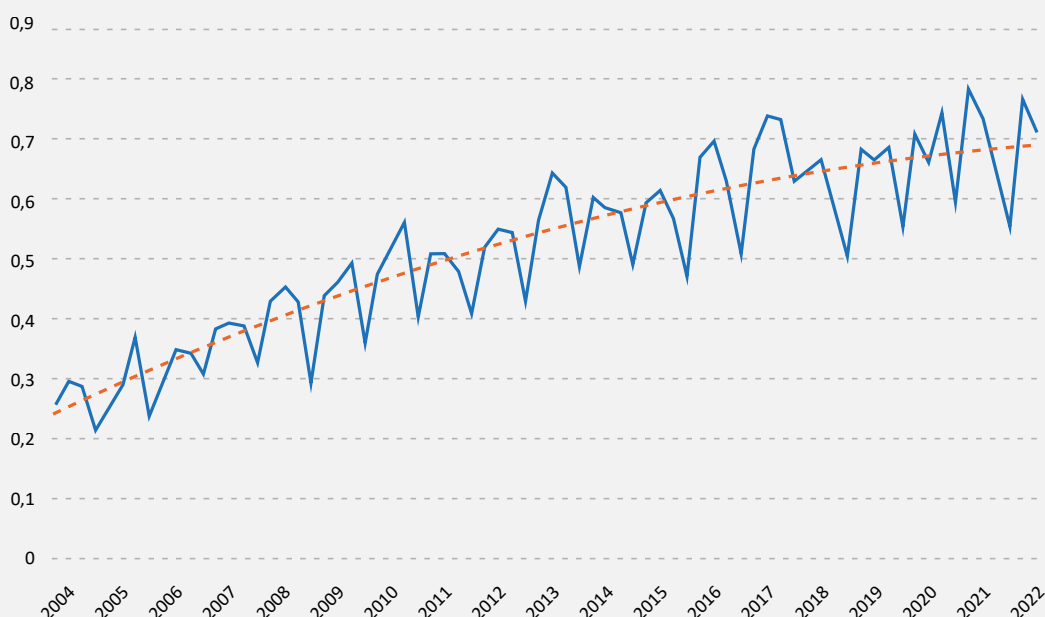
Intensywność transportową gospodarki mierzymy poprzez relację całkowitej pracy przewozowej wykonanej przez firmy zarejestrowane w kraju – wykonanej zarówno w kraju, jak i za granicą – do realnego PKB mierzonego w euro w cenach z 2015 roku (metodą nawiązań łańcuchowych). Najwyższą intensywność w UE posiada Litwa, co jest pochodną małej wielkości gospodarki i dużej roli Litwy w pośredniczeniu w handlu z Rosją i Białorusią. Na drugim miejscu natomiast znajduje się Polska. Jednak porównując Polskę i Litwę, należy pamiętać, że polski sektor pod względem pracy przewozowej jest siedmiokrotnie większy niż litewski.

W ciągu 18 lat od akcesji Polski do Unii Europejskiej intensywność transportowa PKB zwiększała się średnio o ok. 3,6 proc. rocznie. Na to składał się wzrost PKB na poziomie 3,5 proc. i wzrost pracy przewozowej na poziomie 7 proc. Patrząc na trend widać jednak spowolnienie. W ostatnich pięciu latach intensywność rosła w tempie ok. 1 proc. rocznie. To oznacza, że przy uśrednionym wzroście PKB na poziomie 2-3 proc. rocznie w latach 2023-2027 (takie są prognozy Międzynarodowego Funduszu Walutowego) praca przewozowa powinna zwiększać się w tempie ok. 2-4 proc. rocznie. Rynek będzie stopniowo coraz bardziej rozwijał się w oparciu o usługi związane z przewozem – od spedycji, po logistykę kontraktową.

Jednocześnie należy zauważyć, że ze względu na duży wkład transportu w wytwarzanie krajowego PKB, Polska stoi przed relatywnie większym wyzwaniem w zakresie transformacji energetycznej sektora niż inne kraje Unii Europejskiej. W najbliższych latach transport drogowy będzie stopniowo przechodził na bezemisyjne formy, które na razie są droższe niż tradycyjne środki. Wpływ tej transformacji na inwestycje, miejsca pracy, wzrost PKB będzie w Polsce większy niż w innych krajach UE.

Wykres 9. Intensywność transportowa gospodarki, mierzona relacją pracy przewozowej do realnego PKB, wciąż rośnie w Polsce, choć jest to proces coraz wolniejszy. Wskazuje to, że w przyszłości praca przewozowa będzie rosła w tempie podobnym do PKB.

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



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

ROLA PRZEWOZÓW REALIZOWANYCH PRZEZ POLSKIE FIRMY W EUROPEJSKIEJ GOSPODARCE

W momencie akcesji Polski do Unii Europejskiej polskie firmy wykonywały 5 proc. europejskiej pracy przewozowej. Dziś wykonują 20 proc. Ale jednocześnie pod względem wartości rynkowej całej wykonanej pracy w branży udział Polski w europejskim rynku wynosi 8 proc. To pokazuje, że kluczem do dalszego rozwoju może być nie tylko zwiększanie wolumenów, ale też wzrost jednostkowej wartości usług, czyli przechodzenie w górę na drabinie wartości dodanej.

Jeszcze w 2004 roku praca przewozowa polskich firm wynosiła 1/3 w relacji do pracy firm z Niemiec. Tuż przed pandemią COVID-19 te wielkości wyrównały się, a w 2022 roku praca polskich firm przekraczała już o 30 proc. pracę firm niemieckich.

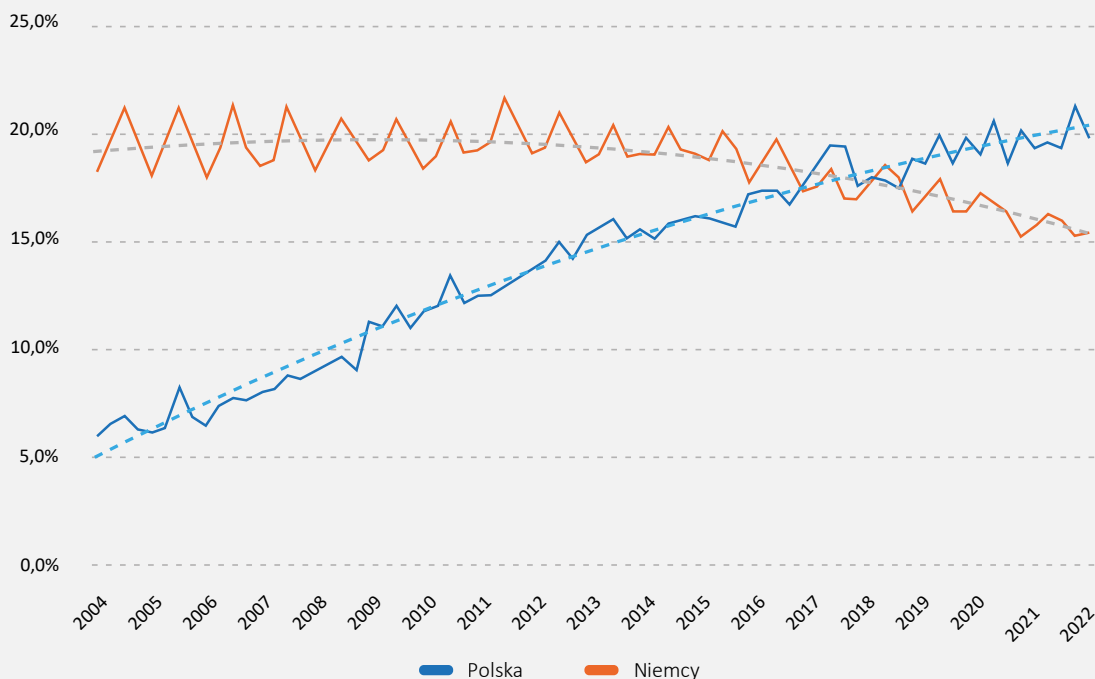
Rocznie udział polskich firm w europejskiej pracy przewozowej rośnie o ok. 0,7 pkt proc. i ten trend od lat nie ulega istotnej zmianie. Nie wpłynął na to zauważalnie pakiet mobilności, którego pierwotnym celem było ograniczenie ni-

skopławcowej konkurencji dla zachodnich przedsiębiorstw ze strony podmiotów z Europy Środkowej i Wschodniej. Pakiet przełożył się na zwiększenie standardów pracy kierowców i pod tym względem odegrał pozytywną rolę. Ale znaczenie firm z Polski na europejskim rynku było już tak duże, że nie dało się ich zastąpić.

Oprócz Polski do krajów, których udział w europejskiej pracy przewozowej rośnie, należą również Bułgaria, Czechy, Hiszpania, Włochy, Szwecja i Finlandia. Interesujący jest szczególnie przypadek Włoch i Hiszpanii, ponieważ pokazuje on, że po wielu latach wysokiego bezrobocia i niskiego wzrostu płac firmy z tych krajów mogą odzyskiwać konkurencyjność na europejskim rynku. Jest to też sygnał dla polskich przedsiębiorstw dotyczący tego, skąd może pochodzić istotna konkurencja w najbliższych latach. Natomiast od trzech lat przestał rosnąć udział Litwy w europejskim rynku. Może to wynikać z faktu, że maleje rola handlu Unii Europejskiej z Rosją i Białorusią.

Wykres 10. Polska już w 2018 roku wyprzedziła Niemcy jako lidera pracy przewozowej w Europie, a jej przewaga stopniowo się powiększa.

Udział Polski i Niemiec w pracy przewozowej realizowanej przez europejskie firmy (według kraju zarejestrowania przedsiębiorstwa)



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Natomiast udział polskich przewozów pod względem wytwarzanej wartości dodanej w europejskim rynku wynosi 8 proc. W momencie akcesji Polski do UE było to 1,8 proc. Udział zwiększył się zatem czterokrotnie, w podobnej skali co udział pracy przewozowej.

Są trzy powody, dla których udział w wartości dodanej jest niższy niż udział w pracy przewozowej. Po pierwsze, jest to efekt niższych płac – na każdą jednostkę pracy koszty płacowe w Polsce są niższe, a to płace stanowią ponad połowę wartości dodanej (pozostałą część stanowi zysk firmy, amortyzacja i podatki pośrednie). Po drugie, wynika to z mniejszej intensywności usług okołotransportowych świadczonych

przez firmy transportowe z Polski. Po trzecie, może to wynikać z faktu, że w Polsce relatywnie większy jest segment transportu nierejestrowanego, który jest ujęty w wartości dodanej, a nie jest w pracy przewozowej (ponieważ Główny Urząd Statystyczny bada wszystkie firmy pod względem wyników finansowych, ale pracę przewozową rejestruje tylko w przypadku przewozów realizowanych przez pojazdy o dmc powyżej 2,5/3,5 tony).

W przyszłości kluczem do zwiększania udziałów w europejskim rynku może być wzrost udziału usług okołotransportowych w przychodach.

POLSCY PRZEWOŹNICY NA NAJWAŻNIEJSZYCH TRASACH W EUROPIE

15 proc.

przewozów na najważniejszych trasach między krajami Europy Zachodniej wykonują firmy z Polski.

Ich udział najszybciej rośnie w relacji między dwiema największymi gospodarkami UE – Niemcami i Francją.

W 2021 roku (ostatnie dostępne szczegółowe dane) polscy przewoźnicy zwiększyli swoje udziały m.in. na trasach Niemcy-Francja (o 2 pkt proc., do 26 proc.), Belgia-Niemcy (także ok. 2 pkt proc., do 24 proc.), Niemcy-Włochy (ok. 3 pkt proc., do 26 proc.) i szczególnie na trasie Francja-Niemcy aż o 12 pkt proc. Polscy przewoźnicy mają już 33,7 proc. udziału w tej ostatniej trasie. To oznacza, że między dwiema największymi gospodarkami UE – licząc w obie strony – przewożą dokładnie 30 proc. towarów transportowanych drogami.

Na kilku trasach za to polskie firmy zanotowały spadek – z tych większych warto odnotować trasę Czechy-Niemcy (o 4 pkt proc., do 14 proc.) i Niemcy-Czechy (aż o 10 pkt proc., do 15 proc.). Znacznie, bo o ok. 7 pkt proc., spadł udział polskich przewoźników na trasie Hiszpania-Niemcy (do 9 proc.). Spore straty udziałów były też widoczne w relacji Niemcy-Wielka Brytania, w obie strony (spadek o 9 pkt proc. do WB i ok. 6 pkt proc. do Niemiec). Warto jednak podkreślić, iż miało to miejsce przy znacznie mniejszych wolumenach – gdyż w następstwie brexitu ta trasa cechowała się niższym wolumenem przewozów.

W omawianych danych widać kilka interesujących trendów. Przede wszystkim polscy przewoźnicy są głównie podwyko-

nawcami niemieckich zleceniodawców. Z 10 największych dla polskich firm kierunków w Europie Zachodniej wszystkie mają po jednej stronie Niemcy. Dopiero 11. trasa odbywa się poza Niemcami – między Belgią a Francją. Żaden z najważniejszych kierunków nie obejmuje połączenia Czech lub Słowacji (czyli najważniejszych partnerów handlowych Polski w Europie Środkowej) z innym krajem poza Niemcami.

Ponadto widoczne jest zwiększenie aktywności czeskich przewoźników na trasach do Niemiec. To potwierdza zjawisko obserwowane w poprzednim podrozdziale, czyli generalnie zwiększenie udziału Czech w europejskim rynku. Co ciekawe, dzieje się to w warunkach istotnego wzrostu kursu korony czeskiej do złotego i euro. To pokazuje, że słaba waluta niekoniecznie musi być wsparciem dla konkurencyjności, a mocna waluta niekoniecznie jest blokadą. Choć oczywiście czeska branża transportu drogowego stanowi zaledwie 20 proc. w relacji do polskiej (pod względem pracy przewozowej).

Widoczne jest również osłabienie udziału polskich przewoźników na trasie między Niemcami a Hiszpanią, co spójne jest z tezą, o powrocie firm z tego ostatniego kraju do wyższej konkurencyjności. Przez dekadę po kryzysie finansowym Hiszpania notowała wysokie bezrobocie i niski wzrost płac. Dlatego na przykład relacja godzinowej płacy w Polsce w sektorze TSL do analogicznej płacy w Hiszpanii zwiększyła się między 2008 a 2020 rokiem z 36 do 51 proc. Polskie płace są wciąż dużo niższe, ale trend jest niekorzystny z punktu widzenia konkurencyjności kosztowej. W przyszłości przewoźnicy z Europy Południowej z dużym prawdopodobieństwem powalczą o wyższe udziały w europejskim rynku.

Wykres 11. Na największych trasach przewozowych w Europie Zachodniej firmy z Polski przewożą od 10 do nawet 30 proc. towarów.

Udział przewozów realizowanych przez firmy z Polski na wybranych trasach europejskich w 2021 r.

KRAJ ZAŁADUNKU	KRAJ ROZŁADUNKU	PRZEWÓZ OGÓŁEM, TYS. TON	PRZEWÓZ PRZEZ FIRMY Z POLSKI, TYS. TON	UDZIAŁ FIRM Z POLSKI, PROC.	ZMIANA UDZIAŁU 2019-2021
Francja	Niemcy	21 501	7 257	33,8%	13,0%
Niemcy	Francja	26 113	6 801	26,0%	2,0%
Holandia	Niemcy	42 647	5 551	13,0%	-1,1%
Belgia	Niemcy	22 666	5 456	24,1%	2,1%
Niemcy	Holandia	48 684	5 257	10,8%	-0,1%
Niemcy	Belgia	21 696	3 918	18,1%	-1,3%
Włochy	Niemcy	12 907	3 128	24,2%	0,9%
Niemcy	Włochy	11 629	3 007	25,9%	3,5%
Niemcy	Austria	23 722	2 449	10,3%	1,0%
Austria	Niemcy	17 268	2 118	12,3%	-0,2%
Czechy	Niemcy	14 388	2 054	14,3%	-4,1%
Francja	Belgia	25 927	1 749	6,7%	-2,4%
Niemcy	Czechy	11 364	1 697	14,9%	-9,6%
Niemcy	Szwajcaria	10 095	1 603	15,9%	3,7%
Belgia	Francja	29 746	1 337	4,5%	0,0%
Austria	Włochy	7 823	833	10,6%	-4,2%
Holandia	Belgia	31 272	812	2,6%	-1,9%

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP



Monika Przybysz

CEE Cluster Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

Kompleksowe usługi ułatwiają transport międzynarodowy

Karty paliwowe są niezwykle wygodnym narzędziem do zakupu paliwa oraz ułatwiają firmom transportowym przemieszczanie się po całej Europie. Shell oferuje bardzo szeroki zasięg akceptacji Shell Card – ponad 22 tys. stacji Shell w Europie i blisko 16 tys. stacji partnerskich. Nasza karta flotowa to jednak znacznie więcej niż same opłaty za paliwo. Dużym ułatwieniem dla klientów jest integracja karty Shell Card z EETS – systemem poboru opłat drogowych w Europie. Jedno urządzenie pokładowe do regulowania opłat za przejazdy przez wiele krajów to wielka wygoda. Dzięki temu firma transportowa w łatwy sposób dokona opłat za przejazdy i otrzyma zbiorczą fakturę. Platforma internetowa Shell Fleet Hub umożliwia zarządzanie kartami, kontrolę wydatków, generowanie raportów, określenie własnych parametrów kontrolnych, limitów oraz alertów.



ROLA TRANSPORTU NA RYNKU PRACY

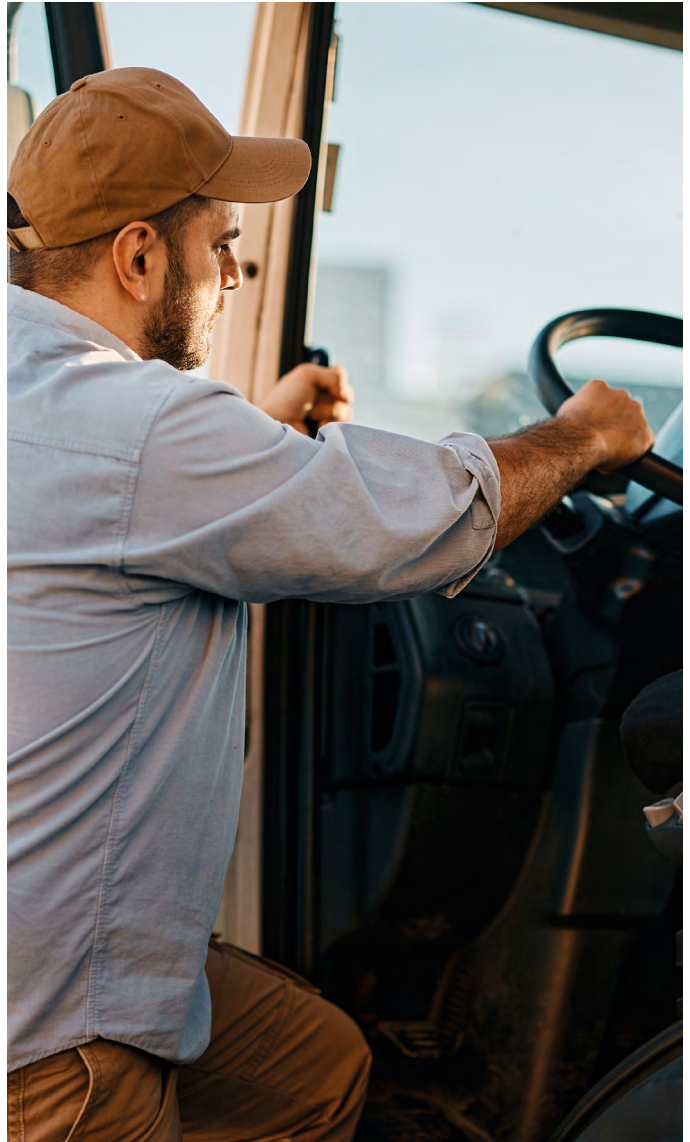
W 2022 roku w całym sektorze TSL w Polsce pracowało ok. 940 tys. osób, a w samym transporcie drogowym ok. 510 tys. osób. W ciągu trzech lat w transporcie drogowym przybyło netto 30 tys. pracowników. Pod względem zatrudnienia jest to największa branża w kraju.

Dane statystyczne z rynku pracy są niestety w Polsce bardzo wybrakowane. GUS co miesiąc publikuje dane o zatrudnieniu w sektorze przedsiębiorstw, jednak dotyczą one wyłącznie firm zatrudniających powyżej dziewięciu pracowników i wyłącznie pracowników etatowych (czyli np. nie przedsiębiorców). Kwartalne badanie ankietowe BAEL (badanie aktywności ekonomicznej ludności), dostarczające szerszego obrazu, nie obejmuje niestety imigrantów, co znacząco zubaża obraz rynku. W transporcie duża część kierowców to osoby pochodzące z innych krajów niż Polska. Z kolei roczne badania wyników finansowych przedsiębiorstw publikowane są z dużym opóźnieniem.

Z twardych danych statystycznych pochodzących z badań sprawozdań finansowych firm wynika (statystyki SBS Eurostatu), że w 2021 roku cały sektor TSL zatrudniał 908 tys. osób, a branża transportu drogowego towarów dokładnie 500 tys. osób.

Z danych miesięcznych GUS, obejmujących mniejszą populację, wynika, że w 2022 roku dynamika zatrudnienia w całym sektorze TSL wyniosła 3,3 proc. Przyjmując założenie, że dynamika w całej populacji nie odbiega od tej wartości, sektor mógł zatrudniać w 2022 roku ok. 940 tys. osób. Natomiast bazując na dynamice pracy przewozowej, można szacować, że w samym transporcie drogowym pracowało 510 tys. osób.

Dane statystyczne na temat płac są jeszcze mniej przejrzyste niż na temat zatrudnienia, m.in. ze względu na zmieniające się zasady wynagradzania. W 2022 roku przeciętne wynagrodzenie w całym sektorze TSL wyniosło 6200 zł brutto, wobec 6600 zł brutto dla całej gospodarki, a jego dynamika wyniosła 22 proc., wobec 13 proc. dla całej gospodarki. Te dane zawierają jednak w sobie zmiany w zasadach wynagradzania, dlatego należy do nich podchodzić z dużą rezerwą (w 2022 roku diety kierowców w transporcie międzynarodowym zostały zlikwidowane i zastąpione przez podwyżki zasadniczych wynagrodzeń, co sztucznie podbiło statystyki). Jednocześnie należy podkreślić, że wynagrodzenia bardzo się różnią w zależności od rodzaju wykonywanej pracy. Z danych firmy Inelo wynika, że wynagrodzenie brutto kierowców w transporcie międzynarodowym, a więc grupy zawodowej cechującej się najwyższym przyrostem zatrudnienia,



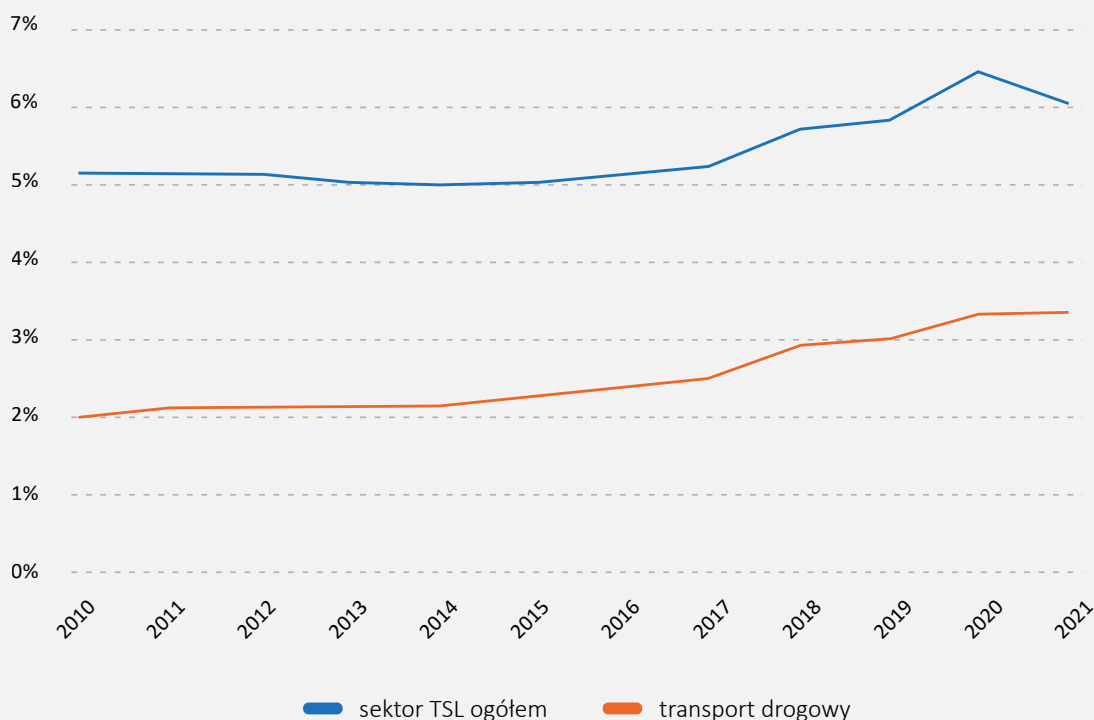
wynosi 10 362 zł brutto. Średnia podawana przez GUS może zatem przekazywać mylny obraz rynku.

Wynagrodzenia w Polsce są wciąż wyraźnie niższe niż średnio w Unii Europejskiej. Godzinowe koszty pracy w sektorze TSL wynoszą w Polsce 12,50 euro (dane Eurostatu za 2022 rok), co stanowi 41 proc. w relacji do średniej dla Unii Europejskiej. W 2008 roku ta relacja wynosiła 35 proc., więc konwergencja wynagrodzeń jest powolna. Wynika to w dużej mierze z systematycznego osłabienia złotego. W 2022 roku euro kosztowało 4,70 zł, natomiast w 2008 roku tylko 3,50 zł. Oznacza to, że płace w Polsce przeliczone na euro tylko z tego tytułu obniżyły się o jedną czwartą.

Dla porównania, przeciętna płaca godzinowa w sektorze TSL w Czechach wynosi 16,40 euro, na Słowacji 15,60 euro, na Litwie 13,10 euro, a na Węgrzech 10,70 euro.

Wykres 12. Transport odpowiada za coraz większą część zatrudnienia w polskiej gospodarce.

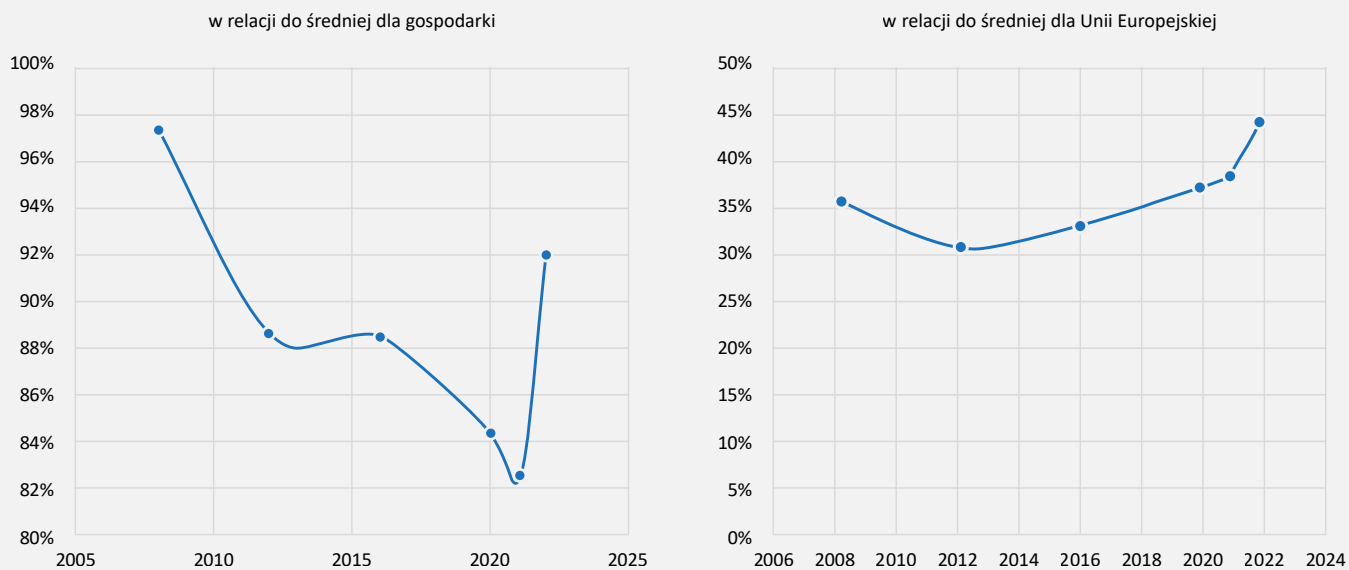
Zatrudnienie w sektorze TSL i transporcie w relacji do całej gospodarki (w proc.)



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Wykres 13. Wynagrodzenia w sektorze TSL w Polsce rosną szybko, choć są o ponad połowę niższe niż w innych krajach UE. Ta różnica daje polskim firmom przewagę konkurencyjną. Ale jej stopniowe zawężanie będzie wymagało od firm poszukiwania nowych źródeł przewag na rynku.

Przeciętne wynagrodzenie w sektorze TSL na tle polskiej i europejskiej gospodarki



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

ROLA SEKTORA TSL W INWESTYCJACH

9 proc.

– tyle wynosi relacja inwestycji do przychodów w sektorze TSL. We wszystkich przedsiębiorstwach w Polsce jest to średnio 3 proc.

Firmy z sektora TSL należą do najbardziej aktywnych inwestycyjnie w kraju. Rok 2023 może jednak przynieść lekkie ochłodzenie nakładów na środki trwałe.

Wysokość inwestycji jest funkcją tempa rozwoju rynku. Będąc jednym z najszybciej rozwijających się sektorów gospodarki, TSL jest również jednym z największych inwestorów w kraju. Roczne inwestycje całego sektora sięgają ok. 31 mld zł (szacunek za 2022 rok, oparty na twardych danych finansowych za pierwsze półrocze), przy czym w samym transporcie drogowym jest to ok. 9,5 mld zł. Dane te dotyczą tylko firm zatrudniających co najmniej 10 osób, ale te odpowiadają za zdecydowaną większość nakładów rozwojowych. Dla całego sektora inwestycje stanowią 9 proc. w relacji do przychodów, a dla branży transportu drogowego ok. 6 proc. Różnica wynika z tego, że w całym sektorze wartość inwestycji ogółem podnoszą właściciele infrastruktury, dla których inwestycje w naturalny sposób stanowią dużo większą część przychodów niż dla firm prowadzących działalność przewozową. Na-

tomiast średnia relacja inwestycji do przychodów w całym sektorze przedsiębiorstw wynosi 3 proc.

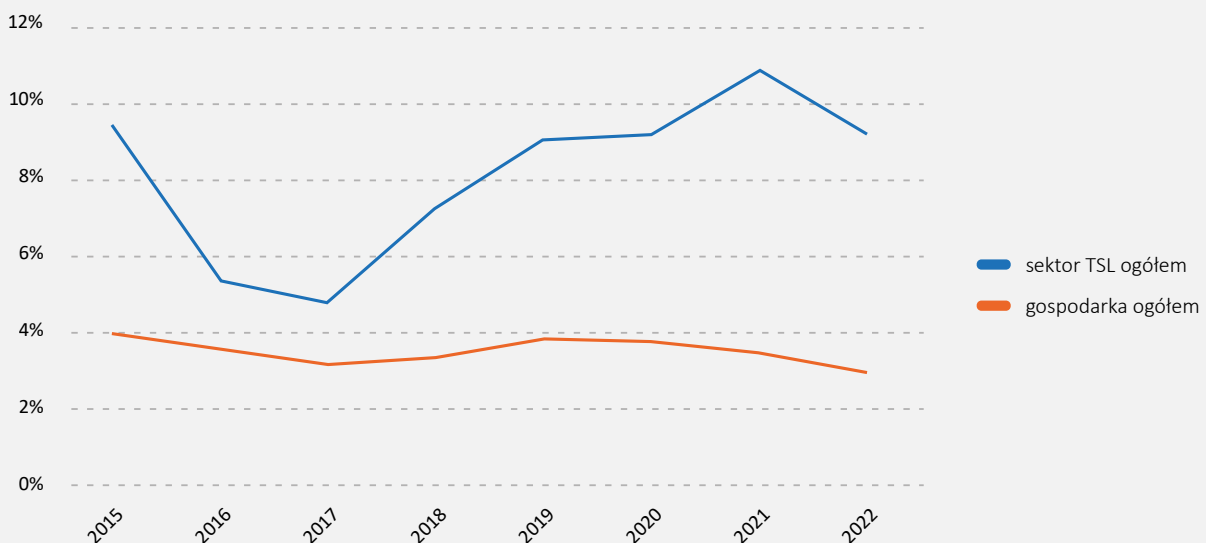
W 2022 roku udział sektora TSL w całości inwestycji przedsiębiorstw w Polsce wynosił 13 proc. Dla porównania w 2019 roku, ostatnim przed pandemią COVID-19, było to 11 proc., a w 2015 roku – 10 proc. Udział inwestycji sektora transportu drogowego wynosi ponad 4 proc. Intensywność inwestycyjną dobrze obrazuje też wskaźnik nakładów rozwojowych w przeliczeniu na pracownika. W sektorze TSL wynosił on w 2022 roku 63 tys. zł w porównaniu do 43 tys. dla całego sektora przedsiębiorstw. W przypadku branży transportu drogowego musimy opierać się na nieco starszych danych, ale można szacować, że wskaźnik intensywności inwestycyjnej w tej branży wynosi ok. 20-22 tys. zł.

Wyróżniającym się zjawiskiem jest systematyczny wzrost udziału nakładów na budynki w ogólnych nakładach na środki trwałe. W 2015 roku udział budynków w nakładach sektora TSL wynosił 53 proc., w 2019 roku 56 proc., a w 2022 roku 58 proc. Jest to odzwierciedlenie bardzo wysokiej dynamiki rozwoju rynku magazynowego.

Natomiast relatywnie niski jest udział sektora w nakładach na własność intelektualną, w której dominującą pozycją

Wykres 14. Intensywność inwestycyjna TSL jest trzykrotnie wyższa niż w innych sektorach, co wynika m.in. z szybkiego tempa rozwoju i wysokiej kapitałochłonności.

Relacja nakładów brutto na środki trwałe do przychodów przedsiębiorstw



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

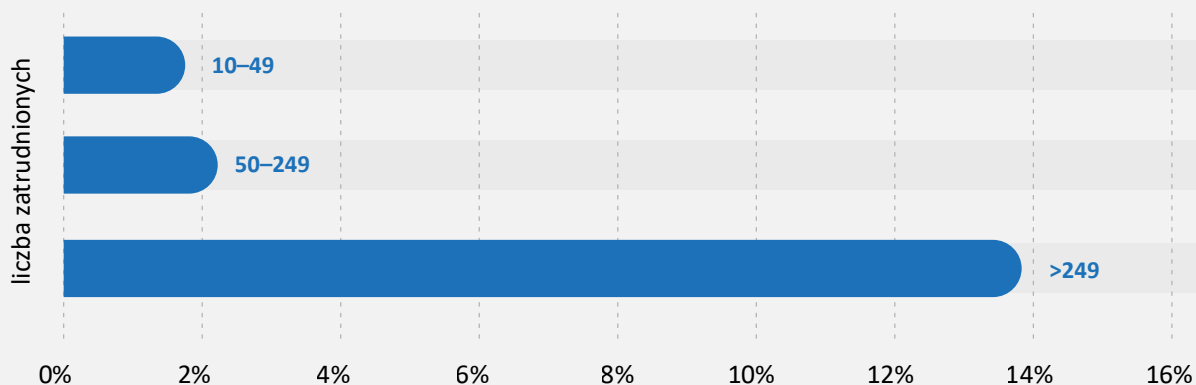
są nakłady na oprogramowanie. Sektor TSL odpowiada za 7 proc. inwestycyjnych wydatków biznesowych na oprogramowanie, a sam transport drogowy za znacznie mniej niż 1 proc. To może wskazywać, że na razie transformacja cyfrowa postępuje w sektorze w umiarkowanym tempie.

Innym zjawiskiem wartym uwagi związanym z inwestycjami jest duża dysproporcja stopy inwestycji i intensywności inwestycyjnej między firmami mniejszymi i dużymi.

W przypadku firm TSL zatrudniających między 10 a 49 osób udział nakładów na środki trwałe w przychodach wynosi tylko 1,7 proc., a w przypadku firm zatrudniających powyżej 249 osób – niemal 14 proc. W tej pierwszej grupie inwestycje na zatrudnionego wynoszą 9 tys. zł, a w drugiej – niemal 30 tys. zł. Te dane wskazują, że zdecydowaną większość ciężaru transformacji energetycznej, będącej jednym z głównych wyzwań dla sektora i gospodarki, wezmą na siebie duże przedsiębiorstwa o silnej pozycji kapitałowej.

Wykres 15. Za inwestycje w ogromnej mierze odpowiedzialne są największe firmy w kraju.

Relacja nakładów brutto na środki trwałe do przychodów przedsiębiorstw w sektorze TSL, w podziale na liczbę zatrudnianych w firmie pracowników



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

ZNACZENIE TRANSPORTU DROGOWEGO DLA BILANSU PŁATNICZEGO

Systematycznie zwiększa się udział przychodów z usług transportowych w polskim eksporcie oraz w polskim bilansie płatniczym. Proces ten odegrał ważną rolę w łagodzeniu minikryzysu bilansu płatniczego w 2022 roku.

W 2022 roku eksport usług transportowych stanowił 30 proc. eksportu usług ogółem z Polski wobec 26,5 proc. w 2019 roku, czyli rok przed pandemią COVID-19. Udział w eksporcie ogółem – licząc towary i usługi – wzrósł do 7 proc. wobec 6 proc. w 2019 roku. Nadwyżka w eksporcie netto zwiększyła się w tym czasie z 1,7 do 2,1 proc. PKB.

Tym samym usługi transportowe odegrały bardzo istotną rolę w łagodzeniu kryzysu bilansu płatniczego, jaki wystąpił w 2022 roku po inwazji Rosji na Ukrainę. Polski deficyt w handlu towarami bardzo szybko zwiększył się z ok. 3 do ok. 5 proc. PKB, co wywierało istotną presję na osłabienie waluty oraz polskich aktywów (w tym obligacji). W tym samym czasie poprawiła się jednak nadwyżka w handlu usługami, w tym głównie usługami transportowymi, co znacznie łagodziło wpływ kryzysu bilansu płatniczego na stabilność całej gospodarki. To m.in. z tego powodu Polska doświadczyła znacznie mniejszej presji na pogorszenie bilansu płatniczego niż Węgry, które nie tylko mają wyższy udział energii

w imporcie, ale też znacznie mniejszą nadwyżką w handlu usługami.

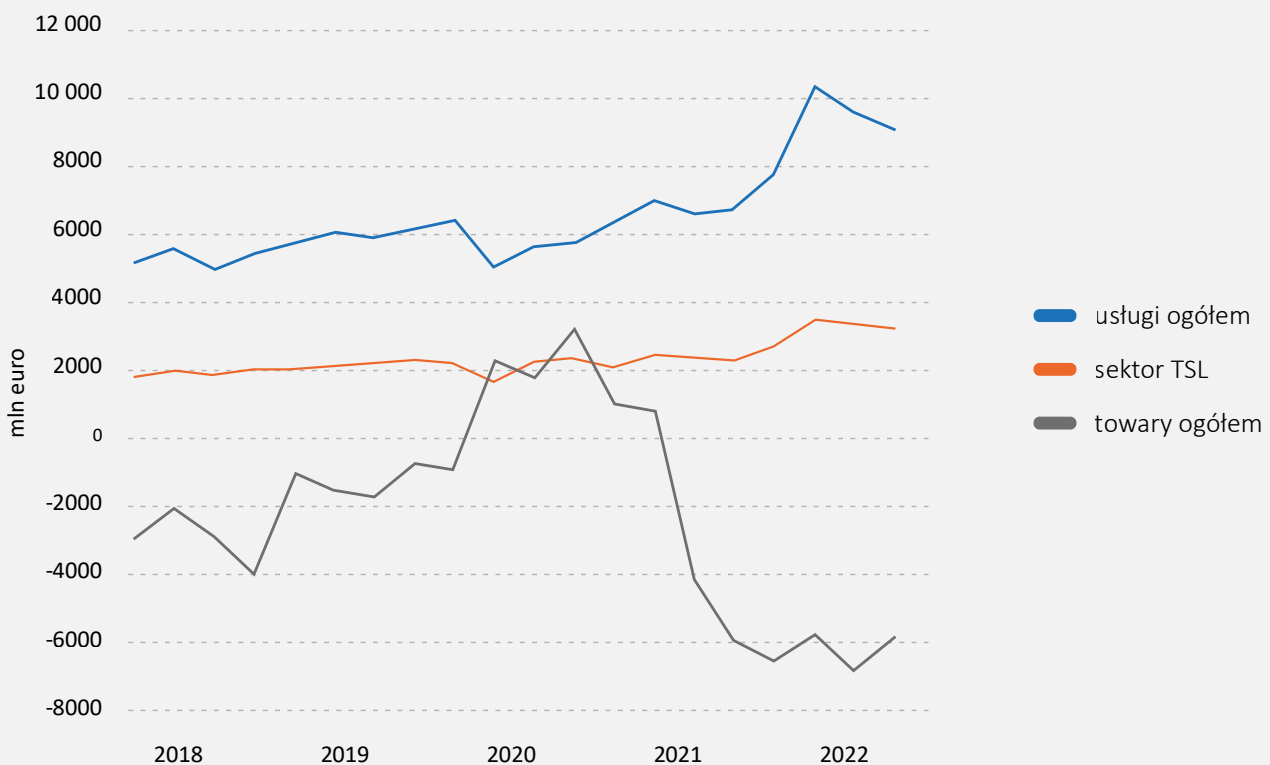
Jest to zresztą cecha, która mocno wyróżnia Polskę na tle innych krajów Europy Środkowej – bardzo wysoka i rosnąca nadwyżka w handlu usługami, w tym m.in. usługami transportowymi. W 2022 roku nadwyżka w handlu usługami ogółem w Polsce wyniosła 36,5 mld euro. Dla porównania w Czechach było to 3,2 mld, na Węgrzech 8,4 mld, w Rumunii 12 mld. Większą nadwyżką w handlu usługami w UE mają tylko Francja i Hiszpania, czyli dwa kraje o bardzo wysokim eksporcie usług turystycznych. Nadwyżka Polski w handlu usługami transportowymi wynosi 12,8 mld euro. Dla porów-

nania w Czechach saldo wynosi -0,1 mld euro, na Węgrzech 1,8 mld, na Słowacji 0,6 mld, a w Rumunii 5,5 mld euro.

Tak wysoki eksport usług jest w pewnej mierze pochodną niższych płac, o których piszemy dwa podrozdziały wcześniej. Największe wyzwanie stojące przed Polską polega na doprowadzeniu do stopniowego wzrostu płac, również tych przeliczanych na euro, bez erozji konkurencyjności polskich przedsiębiorstw. Może się to odbyć tylko poprzez równoległe podnoszenie wydajności pracy, co w przypadku transportu oznacza konieczność podnoszenia oferty usług okołotransportowych.

Wykres 16. *Wzrost nadwyżki handlowej w transporcie w 2021 i 2022 roku pozwolił zrekompensować skutki pogorszenia salda handlu zagranicznego towarami. W ten sposób transport przyczynił się do podnoszenia stabilności makroekonomicznej gospodarki.*

Saldo handlu zagranicznego towarami i usługami, w mln euro



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

ZNACZENIE TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSKIM EKSPORCIE TOWARÓW

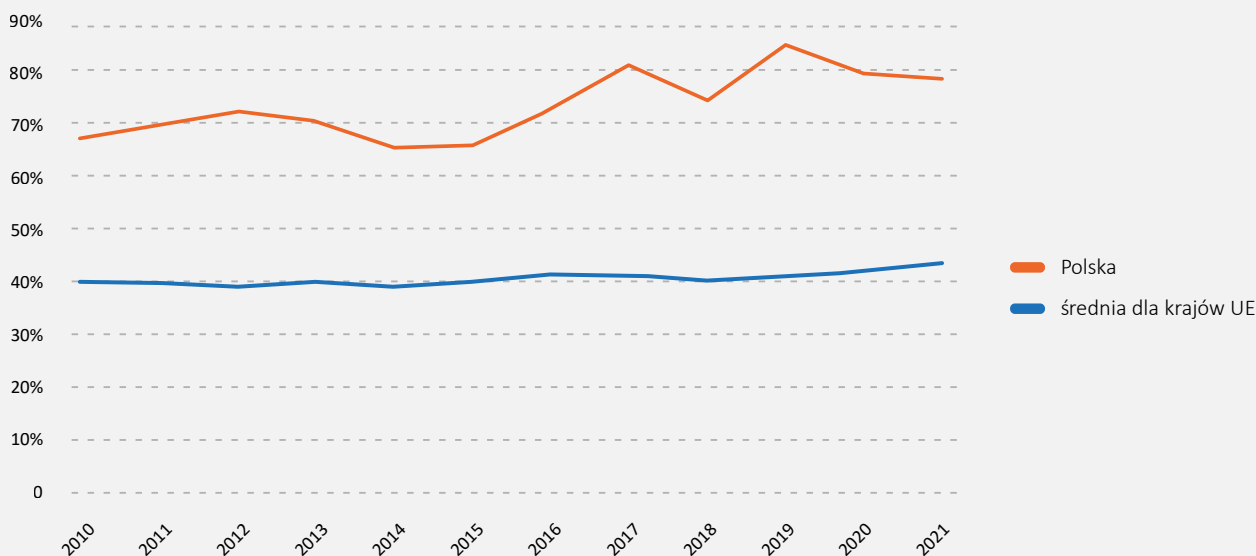
Polski transport drogowy wozi prawie 80 proc. polskiego eksportu, dużo więcej niż w przypadku innych krajów Unii Europejskiej. Po silnych wzrostach w latach 2010-2015 w ostatnim okresie wskaźnik ten wykazywał lekką tendencję malejącą, co sugeruje, że rośnie znaczenie transportu kolejowego i morskiego. Jest to zresztą zmiana nieunikniona, biorąc pod uwagę wyzwania związane z rynkiem pracy i dekarbonizacją.

W 2021 roku (ostatnie dostępne dane całoroczne) wolumen towarów wywiezionych z Polski transportem drogowym stanowił 78 proc. w relacji do wolumenu eksportu. Od 2019 roku wskaźnik ten obniżył się o 6 pkt proc. Jest to jednak wciąż najwyższa wartość wśród krajów UE. Dla porównania w Czechach, Słowacji i na Węgrzech wskaźnik ten wynosi średnio 59 proc., w Niemczech i we Francji średnio 55 proc., a w krajach skandynawskich średnio 19 proc. Najmniejsze udziały transportu drogowego w eksporcie mają kraje z mocno rozwiniętą siecią transportu morskiego, co najczęściej wymuszone jest warunkami geograficznymi. Na przykład w Finlandii transport drogowy odpowiada za niecałe 10 proc. eksportu.

Wysoki na tle innych krajów udział transportu drogowego w eksporcie towarów wynika z kilku czynników. Przede wszystkim jest to struktura geograficzna eksportu, całkowicie zdominowana przez Niemcy. Większość towarów jest przesyłana na relatywnie krótkie odległości, a udziały innych kontynentów są bardzo niskie. To odróżnia polski eksport od sprzedaży realizowanej przez Niemcy, Francję czy Włochy. Ponadto jest to słabość rozwoju infrastruktury transportu kolejowego, morskiego i intermodalnego. Polska realizuje tylko 12 proc. eksportu kolejami, w porównaniu do 33 proc. w przypadku Czech. Jednak Czechy mają dwukrotnie dłuższą sieć linii kolejowych w przeliczeniu na powierzchnię kraju, co ułatwia realizowanie transportu tym środkiem. W ostatnich latach bardzo szybko rozwijały się polskie porty morskie, należąc do najszybciej rosnących jednostek tego typu w Europie. Ale wolumeny transportu przechodzące przez porty wciąż są relatywnie niskie. Na przykład przeładunek towarów w polskich portach stanowił w 2021 roku 2,8 proc. w relacji do wszystkich przeładunków w Unii Europejskiej. Dla porównania to mniej niż wynosi udział Polski w PKB Unii Europejskiej (4,2 proc.).

Wykres 17. W większości krajów Unii Europejskiej transport drogowy odpowiada za ok. 40-60 proc. przewozów towarów w eksporcie. W Polsce jest to niemal 80 proc., choć ta relacja nie zwiększała się już w ostatnich latach.

Udział transportu drogowego w przewozach towarów na eksport, w proc.



W najbliższych latach i dekadach rola transportu kolejowego, morskiego i intermodalnego będzie musiała się zwiększać. Zmiany na rynku pracy sprawiają, że trudno jest zatrudnić ogromny personel potrzebny do przewożenia towarów transportem drogowym na duże odległości. Coraz mniej osób jest chętnych, by wyjeżdżać na długie trasy. Ponadto dekarbonizacja i elektryfikacja transportu musi częściowo odbyć się poprzez zwiększenie roli transportu kolejowego, który jest najlepiej ze wszystkich rodzajów transportu przystosowany do wykorzystania energii elektrycznej. Wreszcie trzeba za-

uważyć, że wraz z rozwojem gospodarki powinna stopniowo rosnąć rola dalekich kierunków eksportowych, co będzie wymagało większego wykorzystania portów morskich i transportu lotniczego.

To wszystko nie oznacza naturalnie, że rola transportu drogowego będzie malała. Ale w coraz większym stopniu transport drogowy będzie wpisany w długie łańcuchy logistyczne wykorzystujące zróżnicowane środki transportu.

FIRMY SZYKUJĄ SIĘ NA SPOWOLNIENIE – BADANIE

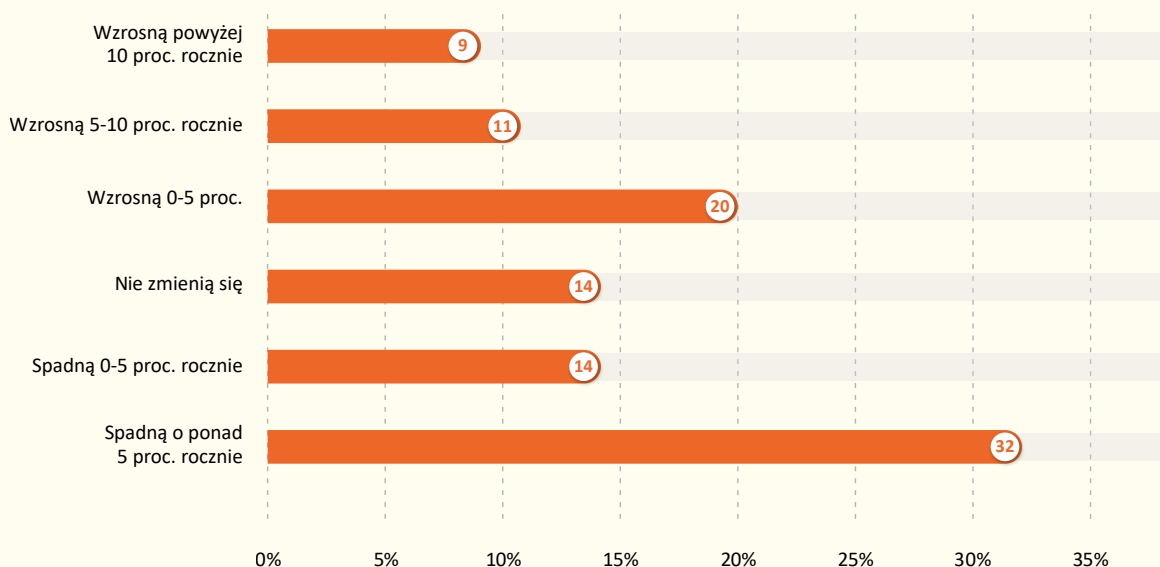
Turbulencje po pandemii COVID-19 i podczas wojny w Ukrainie sprawiają, że firmy transportowe szykują się na gorszy okres. Większość z nich oczekuje zerowej lub ujemnej dynamiki przychodów w 2023 i 2024 roku – wynika z badania ankietowego TLP i SpotDaty wśród 100 przedsiębiorstw transportowych. Niemal połowa badanych oczekuje, że średnio w ciągu najbliższych dwóch lat przychody obniżą się, z czego większość oczekuje spadku o ponad 5 proc. rocznie. Jednocześnie 40 proc. firm oczekuje wzrostu przychodów. Jeżeli te oczekiwania rzeczywiście się spełnią, to najbliższy rok będzie jednym z najtrudniejszych dla branży w ostatnich latach. Wiele

jednak wskazuje, że długookresowe tempo rozwoju utrzyma się na dodatnim poziomie. W rozmowach z największymi firmami, które prowadzone były przez autorów raportu, przebija się opinia, że spowolnienie powinno w ciągu kilku kwartałów minąć. Warto też nadmienić, że pewien nadmierny pesymizm jest stałą cechą polskich przedsiębiorstw. W analogicznym badaniu realizowanym we wrześniu 2021 roku również ok. 45 proc. firm deklarowało oczekiwany spadek przychodów, a w rzeczywistości sytuacja rynkowa okazała się lepsza od przewidywań.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 18. Tylko 40 proc. firm spodziewa się wzrostu przychodów w najbliższych dwóch latach

Jak według Pani/Pana zmienią się średniorocznie przychody firmy, w której Pani/Pan pracuje, w ciągu najbliższych 2 lat?





02

STRUKTURA RYNKU TRANSPORTU
DROGOWEGO

PODZIAŁ NA PRZEWÓZ I USŁUGI LOGISTYCZNE

Polski sektor TSL jest znacznie mocniej niż w przypadku innych krajów UE oparty na usługach przewozowych, a mniej na usługach wspierających transport – spedycyjnych, logistycznych i innych. Przewóz stanowi 58 proc. przychodów w sektorze, a usługi ok. 11 proc. Od wielu lat ta struktura jest w miarę stabilna, choć coraz częściej mówi się o konieczności jej transformacji.

Logistyka polega na transferze towarów w przestrzeni (transport) i czasie (magazynowanie) za pomocą sieci infrastruktury fizycznej i organizacyjnej. W łańcuchu usług logistycznych znajduje się wiele elementów, z których sam transport i przewóz tworzą najważniejszy, ale nie jedyny komponent. W łańcuchu można wyróżnić trzy najbardziej ogólne grupy usług: logistyka i spedycja, transport i przewóz, magazynowanie (dokładniejszy opis znajduje się na wykresie 19). W Polsce udziały tych grup w rynku rozkładają się nieco inaczej niż w większości krajów Unii Europejskiej.

W przeciętnym kraju UE usługi logistyczne, spedycyjne i inne towarzyszące stanowią ok. 40 proc. przychodów firm

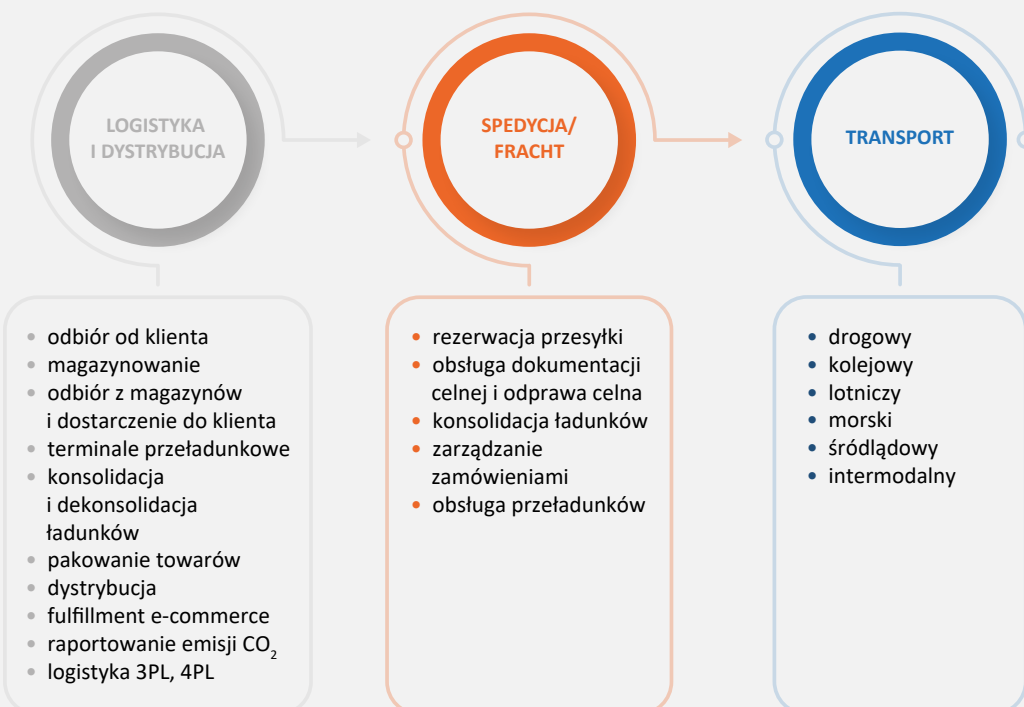
w sektorze transportu towarów. Magazynowanie odpowiada za 8 proc., a transport i przewóz za 52 proc. W Polsce te udziały rozkładają się następująco: logistyka, spedycja i inne – 15 proc., magazynowanie – 7 proc., transport i przewóz – 78 proc. Polska pod tym względem wyróżnia się nie tylko na tle całej UE, ale również na tle regionu Europy Środkowej (Grupa Wyszehradzka, Rumunia i kraje bałtyckie). W innych krajach regionu struktura rynku znajduje się pomiędzy tą charakteryzującą Europę Zachodnią, a tą cechującą Polskę.

Różnice między Polską a innymi krajami wynikają przede wszystkim z ogromnej roli polskich przewoźników w realizacji usług cross-trade i kabotażowych w Europie Zachodniej, a szczególnie w Niemczech. Polski eksport usług transportowych stanowi 2 proc. polskiego PKB. Dla porównania w Czechach jest to 1,7 proc., w Niemczech 0,1 proc.

Rozwój usług logistycznych jest potencjalnie ważnym dla gospodarki kierunkiem ewolucji rynku, ponieważ w tych usługach ulokowane jest gros wartości dodanej generowanej w całym łańcuchu logistycznym. I tak przeciętnie w UE jedna osoba pracująca w usługach logistycznych czy spedycyjnych

Wykres 19. Transport towarów stanowi część długiego łańcucha logistycznego.

łańcuch logistyczny – usługi wykonywane na poszczególnych etapach

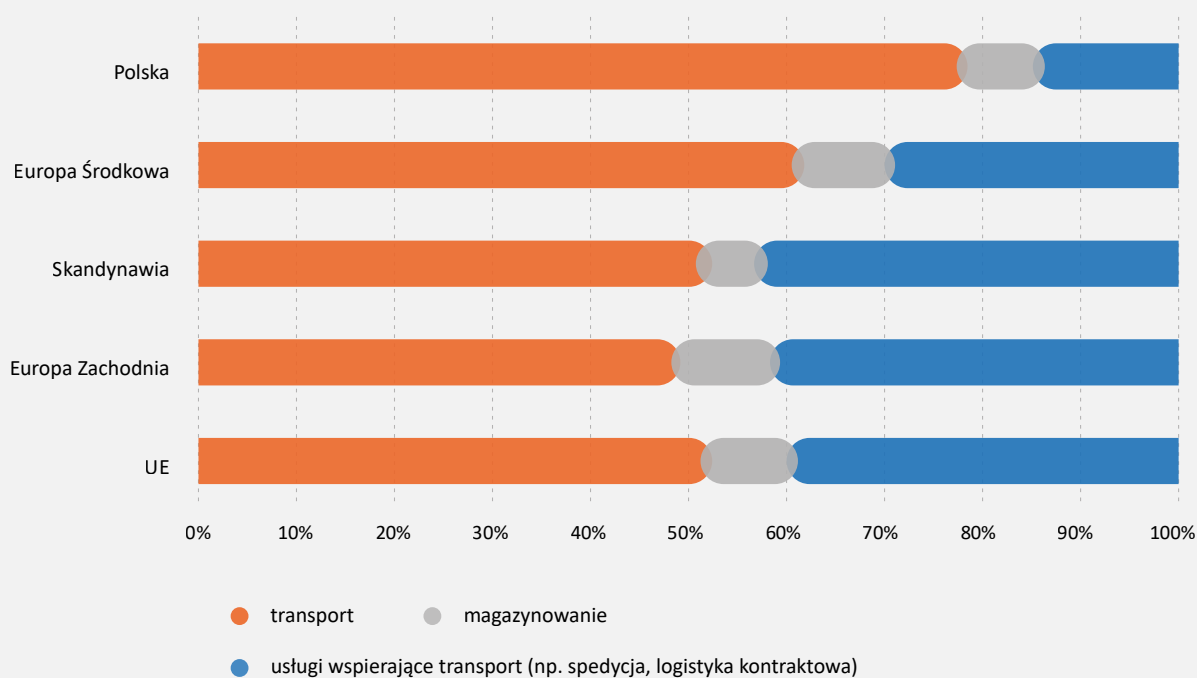


wytwarza o 50 proc. wyższą wartość dodaną niż jedna osoba pracująca w transporcie. W Polsce ta różnica jest jeszcze większa i sięga 70 proc. Co więcej, w miarę jak rynek będzie ewoluował w kierunku większego znaczenia transportu

intermodalnego oraz fragmentacji łańcuchów transportowych, zdolność planowania procesów będzie zyskiwała na znaczeniu.

Wykres 20. Transport drogowy, magazynowanie i usługi logistyczne. Te trzy branże mają największy wkład do wartości generowanej w całym łańcuchu logistycznym. W Polsce udział transportu jest dużo wyższy niż średnio w innych krajach UE.

Struktura łańcucha logistycznego



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



Robert Zarzecki

Prezes,
Citronex Trans Logistic

Klient potrzebuje kompleksowych usług logistycznych

Najefektywniejsze modele biznesowe to te, które zapewnią klientowi kompletną obsługę w transporcie całopojazdowym, logistyce magazynowej oraz usługach współtowarzyszących. My również podążamy w tym kierunku. Otworzyliśmy magazyn wysokiego składowania, planujemy otwarcie kolejnego. W coraz większym stopniu oferujemy kompletne usługi logistyczne niż stricte transportowe, realizując w większym zakresie potrzeby klientów.

Logistyka kontraktowa to dobry kierunek rozwoju, zapotrzebowanie na tego typu usługi będzie rosnąć. Warto zadać sobie natomiast pytanie, czy przetrwa transport długodystansowy (np. 2-3 tygodniowe wyjazdy), czy też może zmieni się na transport sfragmentaryzowany, z punktu A do B i dalej. Wpływ na to będą miały m.in. postawy pracowników, kierowców, którzy chcą weekendy spędzać w domu.





Kinga Przytocka-Krupa

Dyrektor Zarządzająca,
FF Fracht

Konsekwencją wysokich kosztów będzie konsolidacja

Co do modeli biznesowych, to skończyły się czasy, że na samym transporcie można zarobić. My zarabiamy dodatkowo na usługach spedycyjnych, robimy całą logistykę kontraktową dla klientów. Generalnie trzeba mieć magazyn. Zawsze będzie miejsce dla firm stricte transportowych, ale będzie go dużo mniej niż obecnie.

Konsekwencją obecnych wysokich kosztów może być konsolidacja rynku. Mali przewoźnicy mogą sobie z tymi wysokimi kosztami nie poradzić. Co nie jest złym zjawiskiem, rozdrobnienie na rynku powinno się zmniejszać. Rynek pod względem struktury powinien ewoluować w stronę średniej europejskiej, bo musimy mieć czym rywalizować z gigantami z Zachodu.



PODZIAŁ NA TRANSPORT WŁASNY I TRANSPORT ZLECONY

Systematycznie rośnie rola outsourcingu usług transportowych, które są wykonywane przez wyspecjalizowane firmy. Udział transportu zleconego w przewozach rósł w ostatnich latach w Polsce w tempie ok. 0,3 pkt proc. rocznie i przekroczył 73 proc. Wzrost nie jest już jednak tak szybki jak dekadę temu, co oznacza, że rynek zbliża się do swojej docelowej struktury, a pole do przejmowania usług od klientów dotychczas ich niezlecających jest coraz mniejsze.

Specjalizacja w transporcie i przekazywanie usług transportowych wyspecjalizowanym firmom to długookresowy trend obecny na wielu rynkach. Jeszcze pod koniec XX wieku w Niemczech 50 proc. pracy przewozowej było realizowane w ramach przedsiębiorstw produkcyjnych czy handlowych własnymi zasobami. Dziś jest to 20 proc. Reszta – 80 proc. – jest realizowana przez wynajęte firmy transportowe i logistyczne. Jednocześnie widać, że trend zwiększania outsourcingu usług transportowych osiągał stopniowo swoje maksimum w minionej dekadzie. W większości krajów europejskich przyrost usług zleconych na zewnątrz był szybszy w pierwszej niż drugiej dekadzie XXI wieku.

W Polsce udział transportu zleconego w 2021 roku – ostatnim, za który dostępne są twarde dane – wyniósł 90,2 proc., przyjmując jako miernik pracę przewozową wyrażoną za pomocą tonokilometrów, oraz 73,1 proc., mierząc na podstawie masy przewiezionych ładunków. Udział mierzony na

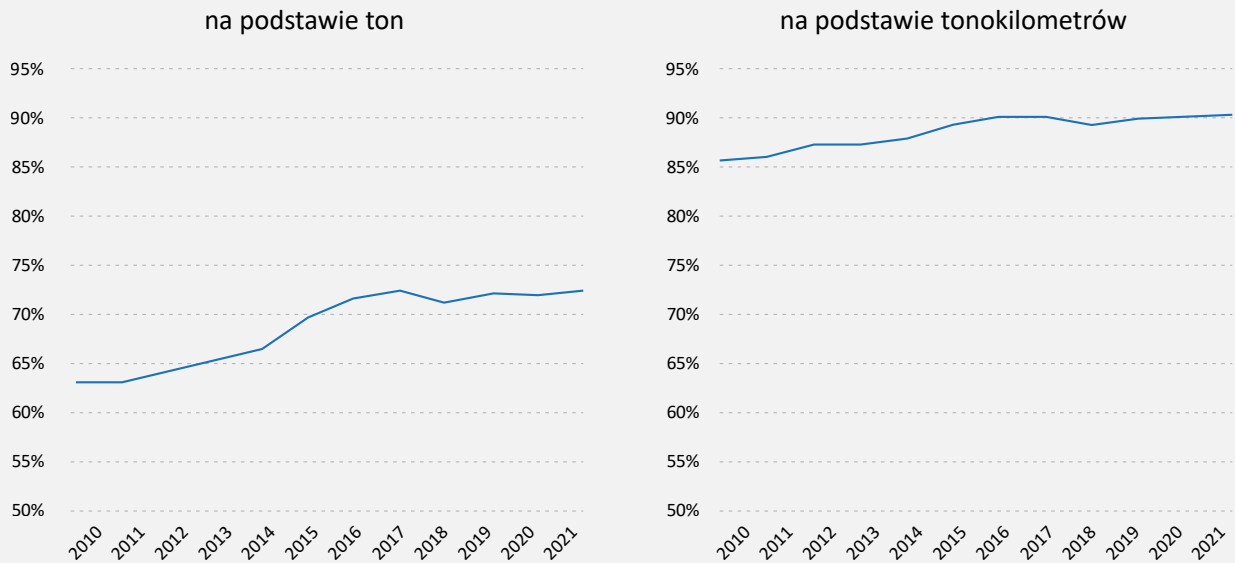
podstawie tonokilometrów jest większy, ponieważ przewozy na dłuższe dystanse są częściej zlecane firmom zewnętrznym niż przewozy krótkodystansowe. Dla porównania pod względem liczby wykonanych kursów udział transportu zleconego wynosi 65 proc.

Pod względem udziału usług zleconych w transporcie Polska znajduje się w połowie stawki krajów europejskich. Wyższy udział mają wszystkie największe kraje UE, w tym Niemcy, Francja, Hiszpania, Włochy, natomiast mniejszy udział notują zwykle rynki mniej rozwinięte – Bułgaria, Rumunia czy Grecja. Warto zauważyć, że generalnie im większa jest powierzchnia kraju, tym średnio większy udział usług transportu zleconego. Wynika to z faktu, że większa powierzchnia wpływa na większą złożoność sieci logistycznej. I tak na przykład wśród krajów o powierzchni do 100 tys. km kw. średni udział przewozów zleconych wynosi 69 proc., a wśród krajów o powierzchni powyżej 300 tys. km kw. – 83 proc.

Innym interesującym zjawiskiem jest wzrost znaczenia przewozów zleconych realizowanych przez pojazdy o ładowności do 9,5 tony. Generalnie tego typu pojazdy są zwykle wykorzystywane w ramach transportu własnego realizowanego przez firmy handlowe i produkcyjne, najczęściej na krótkich dystansach. Jednak stopniowo rośnie też znaczenie transportu zleconego, a jednocześnie spada znaczenie transportu własnego. Jest to oznaka, że nawet mniej złożone przewozy są coraz częściej zlecane wyspecjalizowanym firmom.

Wykres 21. Usługi transportowe są coraz częściej zlecane wyspecjalizowanym firmom. Jednak tempo przyrostu udziału transportu zleconego jest już coraz niższe, co oznacza, że rynek powoli osiąga swoją docelową strukturę pod tym względem.

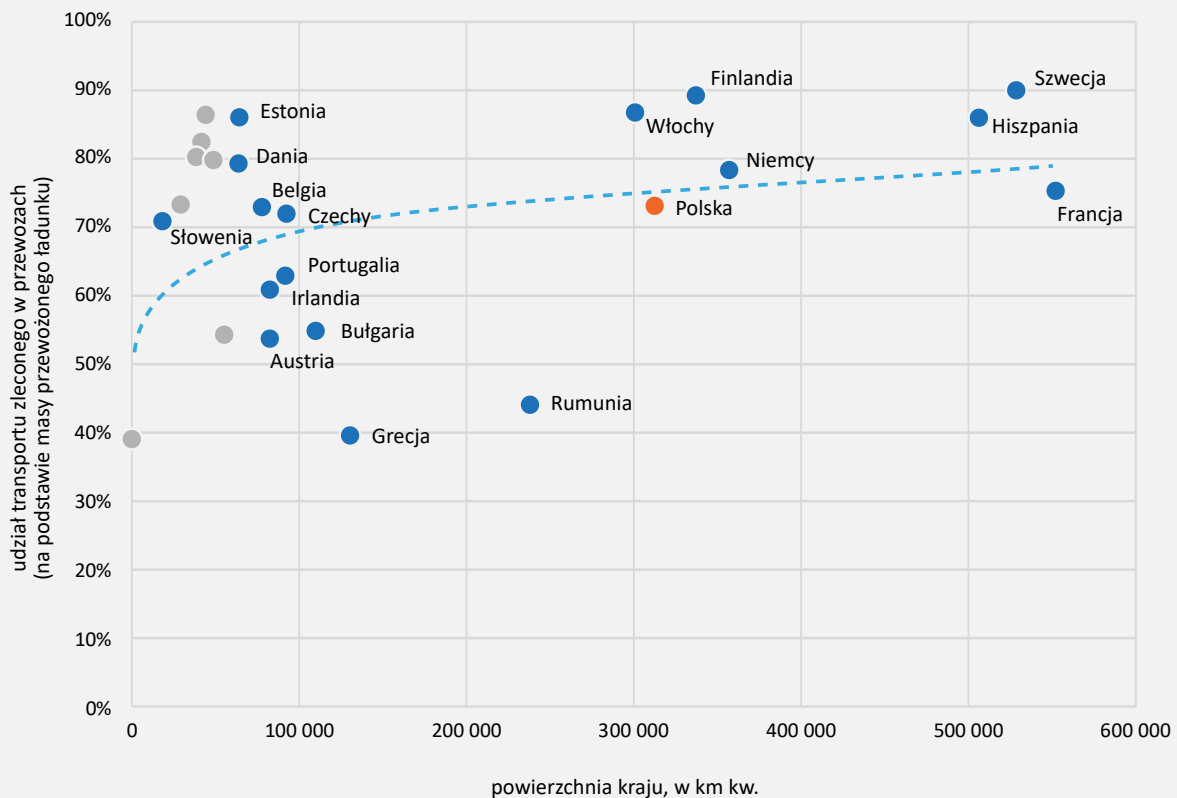
Udział transportu zleconego w przewozach



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

Wykres 22. Transport jest częściej zlecany wyspecjalizowanym firmom w dużych krajach (pod względem powierzchni). Pokazuje to, że im bardziej rozwinięta jest sieć logistyczna, tym częściej jej obsługa jest zlecana przez firmy handlowe i produkcyjne na zewnątrz – do wyspecjalizowanych podmiotów.

Udział transportu zleconego w przewozach na tle powierzchni kraju (każda kropka pokazuje jeden kraj UE, opisane zostały wybrane kraje)



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

PODZIAŁ WEDŁUG ŁADOWNOŚCI POJAZDU

Pogłębia się redukcja znaczenia pojazdów o dopuszczalnej ładowności między 9,5 a 20,5 tony, a jednocześnie rośnie znaczenie pojazdów o największej ładowności. Może to świadczyć o rosnącym rozwoju i złożoności sieci logistycznej, w której dowozem do hubów przeładunkowych zajmują się często małe pojazdy, a przewozem między hubami – duże.

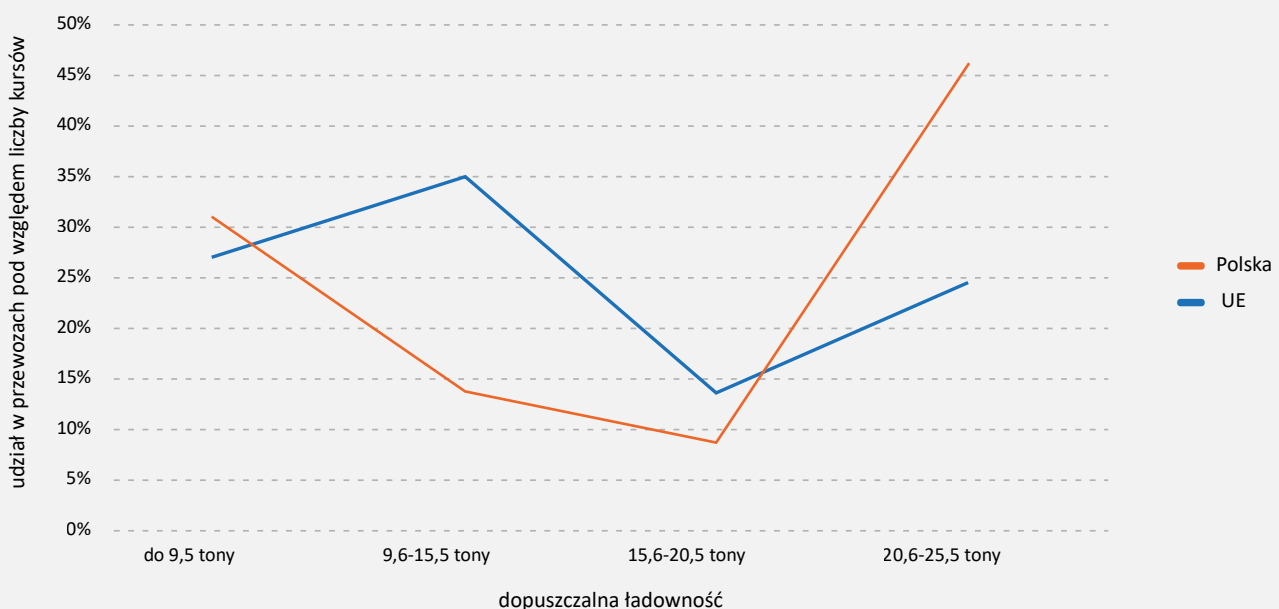
W 2021 roku (ostatnie dostępne dane) w Polsce w ramach transportu drogowego zrealizowano 103 mln kursów. Z tego 32 proc. było realizowane pojazdami o dopuszczalnej ładowności do 9,5 tony. W tym segmencie średnioroczny wzrost jest zerowy, aczkolwiek widać zróżnicowanie między transportem własnym (realizowanym przez firmy produkcyjne i handlowe) a transportem zleconym. Kolejne 23 proc. kursów było realizowane przez pojazdy o dopuszczalnej

ładowności od 9,5 do 20,5 tony. Tutaj widać głębokie spadki w długim okresie, ze średnioroczną dynamiką na poziomie ok. -5,5 proc. Reszta kursów jest realizowana przez pojazdy o dopuszczalnej ładowności powyżej 20,5 tony i w tym segmencie długookresowo widać wyraźne wzrosty, rzędu 8-12 proc.

Jak to wygląda na tle innych krajów UE? Polska ma generalnie strukturę przewozów mocno zwróconą w stronę pojazdów o wysokiej ładowności, powyżej 20,5 tony. W UE rozkład przewozów jest bardziej płaski, a relatywnie większe znaczenie mają pojazdy o ładowności między 9,5 a 20,5 tony. Ta różnica wynika z faktu, że polskie firmy transportowe w dużej mierze czerpią przychody z usług cross-trade i kabotażu na długich dystansach w krajach Europy Zachodniej.

Wykres 23. *Polski rynek jest bardziej skoncentrowany na przewozach pojazdami o dopuszczalnej ładowności między 20 a 25 ton. W UE struktura jest bardziej równomiernie rozłożona między różne typy pojazdów.*

Udział pojazdów w przewozach według ładowności pojazdu, pod względem liczby kursów



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

Wykres 24. *Rośnie wykorzystanie pojazdów ciężkich, a maleje wykorzystanie pojazdów o ładowności od 9,5 do 20,5 tony. W kategorii pojazdów o ładowności do 9,5 tony widać stabilizację i przesunięcie z przewozów własnych (realizowanych przez firmy handlowe i produkcyjne) do przewozów zleconych.*

Liczba kursów pojazdów ciężarowych według ładowności pojazdu oraz w podziale na transport własny i zlecony (CAGR oznacza średnioroczny przyrost)

	ogółem		do 9,5 tony		9,6-15,5 tony	
	tys. kursów	CAGR 11 lat	tys. kursów	CAGR 11 lat	tys. kursów	CAGR 11 lat
transport własny	35 539	-1,4	17 703	-1,9	7 462	-4,4
transport zlecony	67 536	3,0	13 484	1,5	6 275	-6,3

	15,6-20,5 tony		20,6-25,5 tony	
	tys. kursów	CAGR 11 lat	tys. kursów	CAGR 11 lat
transport własny	3 458	-5,1	3 458	5,4
transport zlecony	5 128	-5,5	37 521	9,7

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

PODZIAŁ WEDŁUG DYSTANSU PRZEWOZU

Przewoźnicy stopniowo wydłużają przeciętny dystans realizowanych usług. Przy czym w okresie po pandemii COVID-19 ten proces znacząco przyspieszył.

W 2021 roku najszybciej w relacji do 2019 roku (czyli okresu przed pandemią COVID-19) rosły przewozy wykonywane przez polskich przewoźników na dystansie powyżej 2 tys. km, czyli realizowane głównie do Europy Południowej. Ich udział w przewozach jest jednak wciąż stosunkowo mały i nie przekracza 0,5 proc. Patrząc z długookresowej perspektywy, najszybciej rosną przewozy na dystansie między 500 a 1 tys. km, czyli głównie w obrębie Polski, Niemiec i najbliższych sąsiadów tych krajów.

W porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej Polska ma strukturę przewozów znacznie bardziej skierowaną w stronę dłuższych dystansów. O ile udział przewozów do 50 km w Polsce wynosi tylko 36 proc., o tyle średnio w UE jest to 47 proc. Przewozy od 50 do 500 km w Polsce stanowią 49 proc. przewozów, a w UE 45 proc. Natomiast przewozy od 500 do 1000 km stanowią w Polsce 10 proc. przewożonych ładunków, a średnio w UE tylko 5 proc. Za tę różnicę może odpowiadać zarówno wysokie znaczenie przewozów cross-trade w zleceniach dla polskich firm, jak też zmiana struktury towarowej przewozów.

Na krótkich dystansach, do 50 km, przewożone są w Polsce głównie surowce budowlane, takie jak piach i żwir. Stanowią one ponad 40 proc. tonażu przewozu w tej odległości. A jednocześnie stopniowo wydłuża się przeciętny dystans przewozu tego rodzaju materiałów – najszybciej rosną przewozy na odległość od 300 do 500 km.

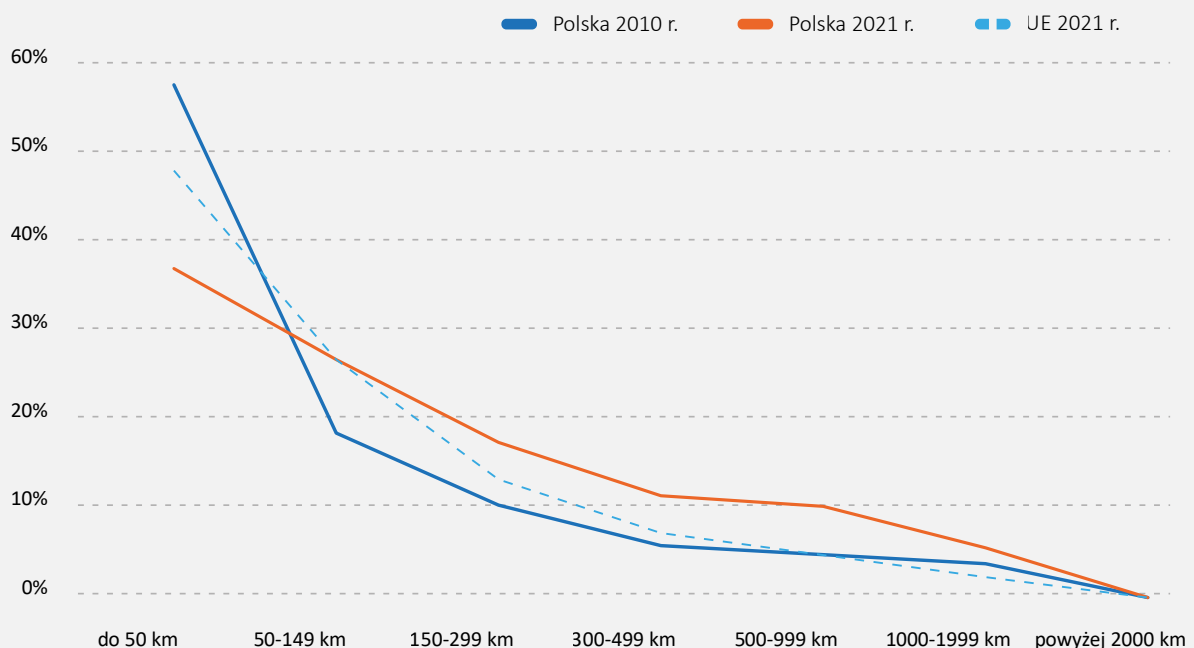
Na średnich dystansach, od 150 do 500 km, rośnie relatywne znaczenie towarów rolnych i produktów spożywczych. Ich przewóz rośnie szybciej niż średnia dla całego rynku, co wynika m.in. z faktu, że jest to obszar polskiej specjalizacji produkcyjnej. Natomiast tak jak surowce budowlane przesuwają się z dystansów krótkich na średnie, tak towary rolno-spożywcze przesuwają się z dystansów średnich na długie. Najszybszy wzrost przewozów tego rodzaju towarów występuje na dystansach od 500 do 1000 km.

Na najdłuższych dystansach dominuje przewóz wyrobów i półproduktów przetwórczych, takich jak wyroby z metali, tworzyw sztucznych, drewna czy papieru. Ich wzrost jest również szybszy od przeciętnej dla rynku i również koncentruje się coraz bardziej w kategorii przewozów między 500 a 1000 km.



Wykres 25. Systematycznie spada w Polsce udział przewozów na krótkie odległości, do 50 km, a rośnie udział przewozów długodystansowych.

Na jakich dystansach przewozi się towary – udział klas dystansów według masy przewożonego ładunku



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

PODZIAŁ WEDŁUG RODZAJU PRZEWOŻONEGO TOWARU

W latach pandemii COVID-19 i tuż po niej bardzo mocno rosły przewozy trwałych dóbr konsumpcyjnych – takich jak sprzęt RTV i meble – a także paczek. Jednak wiele sygnałów wskazuje, że te segmenty towarowe mogą zaliczyć spadek w 2022 i 2023 roku, natomiast przejściowo mogą zyskać przewozy surowców.

Zdecydowanie największy udział w wolumenie przewozów towarowych posiadają surowce kopalne oraz pozostałe surowce niemetaliczne, takie jak gips, ceramika itp. (łącznie 30 proc.). Jednak największy przyrost wolumenów w długim okresie notują przewozy towarów przetworzonych, m.in. sprzętu transportowego i części, sprzętu elektronicznego i elektrycznego, mebli, a także przewozy drobnicowe (różne towary pakowane razem). Pandemia COVID-19 ten długookresowy trend wzmocniła. W latach 2020-2021 wzrósł udział przewozu mebli (z 1 proc. w 2019 r. do 2 proc. w 2021 r.), elektroniki i maszyn/urządzeń (z 1,5 do 1,9 proc.), a także udział paczek i listów (z 1,4 do 1,7 proc.). Te zmiany wynikały z istotnych przesunięć w strukturze konsumpcji

je na przesunięciach w popycie konsumentów, a odczuły to również firmy transportowe. Kolejnym powodem różnic w tempie zmian struktury przewozów jest to, że polski rynek e-commerce był relatywnie mniej rozwinięty niż w innych krajach UE, więc relatywnie mocniej zyskał na rewolucji w handlu wywołanej przez pandemię. A na to nakładał się wzrost Polski jako centrum magazynowego dla Niemiec, również w dziedzinie e-handlu. Na przykład jeden z potentatów na tym rynku bardzo mocno rozwinął usługi logistyczne realizowane z Polski na rzecz innych krajów UE.

Jednak wszystkie trendy widoczne w latach 2021-2022 mogły ulec wyhamowaniu lub odwróceniu – prawdopodobnie przejściowemu – w roku 2022 i pierwszych miesiącach roku 2023. Przede wszystkim bardzo wyraźnie spadła w Europie sprzedaż trwałych dóbr konsumpcyjnych, szczególnie mebli i sprzętu RTV. Wynika to z faktu, że konsumenci zaczęli przesuwając strukturę swoich zakupów z powrotem w kierunku usług. Wywołało to spadek produkcji przemysłowej w Polsce i prawdopodobnie również przewozów tego typu



w czasie pandemii. Ludzie zwiększyli wydatki na dobra trwałe, a zredukowali wydatki na usługi. Jednocześnie bardzo szybko rósł handel internetowy, wzmagając popyt na przewozy paczek.

Pod względem struktury towarowej przewozów Polska nie różni się istotnie od innych krajów Unii Europejskiej. Wszędzie największe wolumenowo są przewozy surowców, głównie budowlanych, a jednocześnie najszybciej rośnie przewóz wyrobów przetworzonych. Jednak Polska odróżnia się od innych krajów pod względem tempa zmiany struktury przewozów w ostatnich latach. Przewozy trwałych dóbr konsumpcyjnych rosły w Polsce znacznie mocniej niż w innych krajach UE. Dlaczego? Najbardziej oczywistą przyczyną może być to, że w Polsce ulokowana jest istotna część produkcji tego typu wyrobów. Polska jest jednym z największych w Europie eksporterów mebli, pralek, telewizorów, komputerów itp. Więc lokalny przemysł skorzystał relatywnie bardziej niż inne kra-

towarów, choć nie ma jeszcze twardych danych na temat struktury przewozów w 2022 roku. Ponadto wyhamowaniu uległ rozwój e-handlu. Konsumenci ograniczyli zakupy i wrócili do sklepów stacjonarnych. Kolejną przyczyną zaburzeń w dotychczasowych trendach jest wojna w Ukrainie, która również wywołuje zmianę struktury popytu. Rośnie zapotrzebowanie na przewóz surowców, nie tylko w związku z obsługą ukraińskiego eksportu, ale również ze względu na zwiększenie zapotrzebowania na metale i surowce związane z obsługą pomocy materiałowej dla Ukrainy.

Zmiany lat 2022 i 2023 na pewno będą w pewnej mierze przejściowe. Recesja w popycie na dobra trwałe zakończy się, a intensywność popytu na surowce nie będzie długotrwała. Jednak część z tych zjawisk może zostawić po sobie ślady na dłużej. Zwłaszcza jeżeli Polska będzie zaangażowana w odbudowę Ukrainy.

Wykres 26. *Najszybciej rośnie w Polsce przewóz towarów w transporcie drobnicowym – na wszystkich dystansach. Warto zwrócić uwagę na przesunięcie przewozu wyrobów kopalnych z dystansów krótkich na średnie i długie.*

Przewozy według rodzaju ładunku i dystansu (CAGR oznacza średnioroczny przyrost)

	Ogółem		do 50 km		50-149 km		150-299 km	
	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat
Ogółem	1580,5	2,4	569,8	-1,3	377,6	4,4	238,8	5,7
Towary rolne	117,8	3,9	29,1	0,4	35,7	4,2	25,9	6,2
Węgiel, ropa i gaz	34,8	1,8	11,7	-1,9	10,1	5,8	7,6	3,7
Pozostałe towary kopalne	363,2	-1,2	234,6	-3,3	98,3	4,4	20,7	5,2
Produkty spożywcze	191,1	4,9	35,6	4,1	44,1	2,8	47,7	5,2
Wyroby włókiennicze	6,5	4,0	1,2	8,7	0,7	0,0	0,8	1,0
Wyroby z drewna i papieru	99,2	5,0	20,4	4,4	23,8	4,9	17,0	3,8
Koks i produkty rafinacyjne	48,2	3,0	16,1	3,6	17,5	2,6	9,8	3,2
Wyroby chemiczne i z tworzyw	85,3	6,2	17,4	6,3	13,9	6,9	14,2	4,9
Pozostałe surowce niemetaliczne	193,9	1,9	85,2	-0,8	47,5	3,0	29,5	5,9
Metale i wyroby z metali	88,1	6,1	15,9	5,0	15,4	4,6	14,7	7,6
Maszyny, urządzenia i elektronika	30,5	5,3	8,0	5,4	5,6	8,8	3,7	5,4
Sprzęt transportowy	35,8	7,1	8,3	5,7	7,0	15,4	3,7	6,4
Meble i inne wyroby	30,0	8,4	4,1	7,9	4,4	8,2	4,7	6,7
Odpady i surowce wtórne	106,2	-0,7	63,1	-3,6	25,6	5,4	8,9	8,6
Listy i paczki	27,1	9,2	2,8	3,8	6,5	8,4	8,0	11,2
Puste kontenery i opakowania	21,2	3,3	3,9	0,4	3,6	-1,4	4,3	4,3
Przewodniki	1,8	4,2	0,8	4,7	0,4	0,0	0,3	6,7
Różne towary transportowane razem	50,7	24,2	5,6	29,0	8,2	20,4	8,0	25,4

	300 - 499 km		500-999 km		1000-1999 km		2000-5999 km	
	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat	mln ton 2021	CAGR 11 lat
Ogółem	160,5	7,1	151,7	8,0	72,8	5,2	9,2	3,8
Towary rolne	12,2	6,9	8,5	8,2	5,4	6,5	1,0	1,1
Węgiel, ropa i gaz	4,0	4,8	1,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Pozostałe towary kopalne	5,8	5,9	3,1	4,4	0,6	2,0	0,0	0,0
Produkty spożywcze	29,7	6,6	21,4	8,5	10,6	5,9	2,0	7,4
Wyroby włókiennicze	1,1	4,6	1,4	4,2	1,2	5,2	0,2	2,8
Wyroby z drewna i papieru	14,6	7,4	16,4	6,0	6,5	2,9	0,6	4,7
Koks i produkty rafinacyjne	2,5	1,0	1,8	3,1	0,5	8,9	0,0	0,0
Wyroby chemiczne i z tworzyw	12,9	7,0	15,8	7,0	10,0	5,7	1,1	2,7
Pozostałe surowce niemetaliczne	15,8	6,5	11,7	8,4	4,0	5,7	0,2	-7,1
Metale i wyroby z metali	14,4	7,3	18,7	8,4	8,4	3,3	0,8	5,3
Maszyny, urządzenia i elektronika	3,6	4,7	5,5	5,9	3,5	1,9	0,5	-1,1
Sprzęt transportowy	4,5	7,6	7,3	7,0	4,4	2,9	0,6	5,8
Meble i inne wyroby	5,5	8,8	7,0	10,0	3,9	8,1	0,4	7,4
Odpady i surowce wtórne	5,0	15,5	3,1	11,3	0,3	6,3	0,0	0,0
Listy i paczki	6,3	8,1	2,5	14,5	1,0	29,8	0,0	0,0
Puste kontenery i opakowania	3,8	8,0	3,9	8,6	1,5	4,6	0,0	0,0
Przewodniki	0,2	7,4	0,1	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Różne towary transportowane razem	10,6	25,0	11,8	25,7	5,7	21,7	0,7	0,0

JAK FIRMY OCENIAJĄ DYNAMIKĘ PRZEWOZÓW WEDŁUG RODZAJÓW TOWARÓW – BADANIE

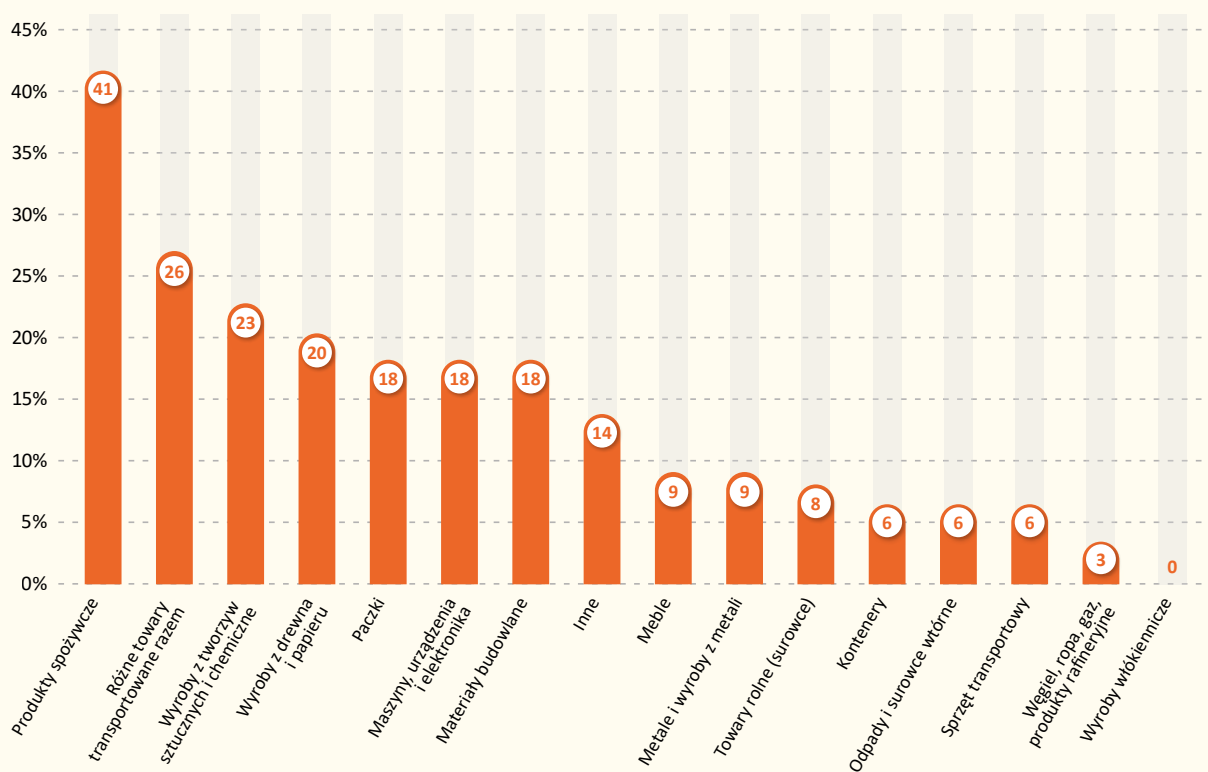
Firmy transportowe postrzegają sektor spożywczy jako najbardziej atrakcyjny pod względem dynamiki przychodów w ostatnich latach – wynika z badania ankietowego SpotData i TLP. Na drugim miejscu znajdują się różne towary transportowane razem, czyli przewóz drobnicowy. A na trzecim tworzywa sztuczne i wyroby chemiczne. Wyniki są w dużej

mierze zbieżne z twardymi danymi statystycznymi, choć trzeba pamiętać, że dane napływają z opóźnieniem. Ankieta pokazuje bardziej aktualny obraz. Jej wyniki mogą oznaczać, że w drugiej połowie 2022 roku sektor spożywczy zaczął zyskiwać w stosunku do innych sektorów, a jednocześnie widać już było pewne osłabienie popytu na dobra trwałe.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 27. Branża spożywcza jest postrzegana jako najbardziej atrakcyjny klient w ostatnich latach.

Które segmenty przewozów rosły najbardziej dynamicznie w Państwa firmie w ciągu ostatniego roku? Można zaznaczyć 3 odpowiedzi.



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023

PODZIAŁ WEDŁUG RODZAJU OFEROWANYCH USŁUG

Przewozy towarowe realizowane są w ramach różnych rodzajów usług logistycznych. Najszybciej w ostatnich latach rozwijały się usługi magazynowe i przewozów drobnicowych. Tak wynika z badania ilościowego wśród 100 menedżerów transportu, przeprowadzonego przez TLP i SpotDatę.

Zamówienie na transport drogowy może być częścią szerszej operacji świadczenia usług logistycznych. Usługi takie można podzielić na różne sposoby. W raporcie „Transport drogowy w Polsce 2021+” zaproponowaliśmy następujący podział:

1. usługi transportu ładunków masowych,
2. usługi transportu całopojazdowego,
3. usługi transportu drobnicowego,
4. usługi transportu specjalnego (polegające na spedycji i przewozie towarów wymagających specjalnych, niestandardowych warunków przewozu),
5. usługi magazynowe,
6. usługi logistyki kontraktowej,
7. usługi kurierskie (KEP – przewóz i dystrybucja paczek o wadze do 50 kg).

W tym roku zapytaliśmy w badaniu ilościowym przeprowadzonym wśród menedżerów i właścicieli firm transportowych o tempo rozwoju najważniejszych rodzajów usług. Pytaliśmy głównie o te usługi, które są najczęściej świadczone przez firmy, a więc których ocena może być łatwa dla przeciętnego uczestnika rynku (czyli na przykład nie pytaliśmy o usługi KEP, które realizuje tylko kilka największych firm na rynku).

Z ocen ankietowanych wynika, że zdecydowanie najszybciej rozwijającym się segmentem rynku są usługi magazynowe. Nie są one wprawdzie bezpośrednio połączone z usługą transportową, tak jak inne rodzaje analizowanych usług, ale wiele firm transportowych na rynku rozwija ofertę magazynową, czując popyt wśród klientów. Ten segment rynku rozwijał się w ostatnich latach w tempie ponad 12 proc. rocznie.

Drugim pod względem tempa rozwoju segmentem rynku są usługi transportu drobnicowego. Polegają one na przewozie zróżnicowanych ładunków między hubami logistycznymi, z których są następnie rozwożone do klientów końcowych. Można powiedzieć, że jest to towarowy odpowiednik transportu publicznego – pojazdy jeżdżą na określonych trasach, między punktami węzłowymi, do których dowożeni są pasażerowie (towary) z bardziej odległych punktów. W tego rodzaju usługach osiąga się największe efekty skali, dzięki czemu transport jest tańszy. Jednocześnie rozwój tego typu oferty wymaga dużych nakładów, na które mogą sobie pozwolić tylko największe firmy. Rozwój tego segmentu rynku wyniósł w ostatnich latach ok. 10-11 proc. rocznie.

Wciąż dość szybko rozwija się też transport całopojazdowy, który jest dominującą formą przewozów realizowanych przez polskie firmy. Polega on na dowiezieniu jednej partii towaru dla określonego klienta z punktu A do punktu B. Rozwój tego segmentu rynku jest oceniany na ok. 10 proc. rocznie.

“



Michał Chochołek

Business Development Director,
Rohlig Suus Logistics

Jesteśmy orędownikami rozwoju transportu intermodalnego

Wiele firm ogólnoeuropejskich (zarówno handlowych, jak i producenckich) lokuje w Polsce w ostatnich latach magazyny zasilające kraje ościenne. To oczywiście stymuluje rozwój transportu w regionie. A jeśli coś jest hubem, to musi być zasilane – więc transport całopojazdowy będzie w dłuższej perspektywie się rozwijał. Jeśli coś jest magazynem centralnym, to musi też istnieć dystrybucja – jest więc spory potencjał wzrostu dla drobnicy. Schodząc dalej, do poziomu paczek, powinien rosnąć rynek KEP i usługi specjalne w ramach dostaw.

Brak kierowców i coraz większa troska o środowisko wymuszą jednak zmiany. Jesteśmy orędownikami rozwoju transportu intermodalnego i bardzo mocno rozwijamy ten segment usług. Intermodal może być jednym z rozwiązań problemu braku kierowców, zwłaszcza gotowych jeździć na długich trasach. W przypadku transportu intermodalnego kierowca nie będzie musiał jechać 3 tys. km – wystarczy, że pojawi się na terminalu, by dostarczyć i odebrać naczępę. I na końcu ktoś będzie musiał zrobić to samo na ostatniej mili.

”

Nieco wolniej rozwijają się usługi logistyki kontraktowej, mimo że na rynku często wyrażane są opinie, że największe polskie firmy powinny w tym kierunku rozwijać swoją ofertę. Tego typu usługa polega na realizacji w imieniu klienta wszystkich działań logistycznych przedsiębiorstwa produkcyjnego lub handlowego. Często wykracza ona nawet poza operacje czysto logistyczne i obejmuje częściowo również proces produkcyjny, ponieważ firmy logistyczne mogą wykonywać np. usługi pakowania, znakowania (co-packaging) czy nawet

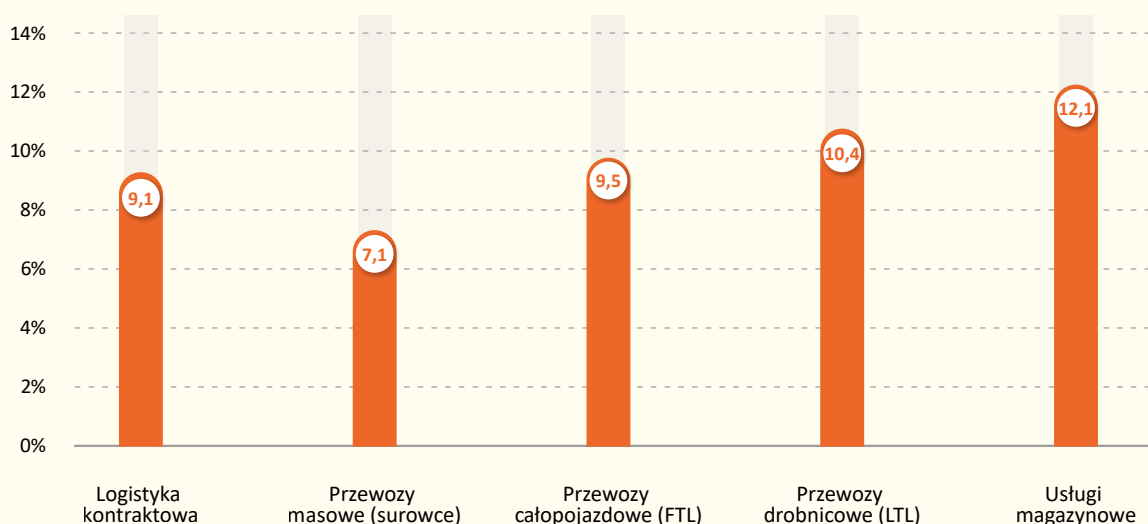
wytwarzania niektórych elementów produktu. Są to usługi generujące wysoką wartość dodaną. Tempo ich rozwoju jest szacowane przez ankietowanych na 9 proc.

Zdecydowanie wolniej rozwija się transport masowy, polegający głównie na przewozie surowców. Tempo rozwoju tego segmentu jest szacowane na ok. 5 proc. rocznie. Może być to nieco zaskakujące, biorąc pod uwagę wzrost znaczenia przewozu surowców od momentu wybuchu wojny w Ukrainie.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 28. *Najszybciej rozwijającą się usługą w łańcuchu logistycznym jest magazynowanie. Zwiększa się również systematycznie rola transportu drobnicowego. Wciąż duży potencjał tkwi w usługach logistyki kontraktowej.*

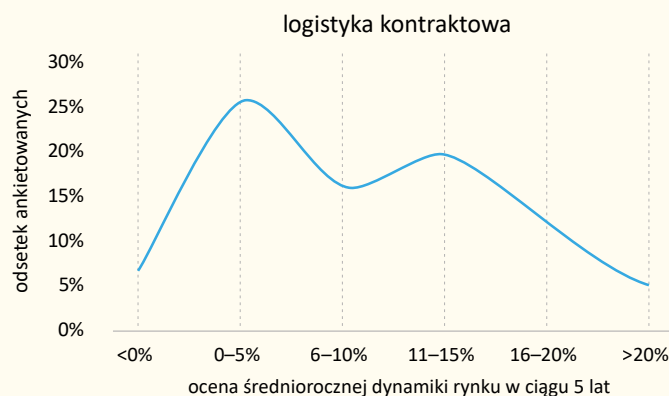
Przeciętna ocena tempa wzrostu poszczególnych usług w łańcuchu logistycznym w ostatnich pięciu latach przez uczestników ankiety TLP i SpotData wśród 100 przedstawicieli firm transportowych



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023

Wykres 29. *Jak rozkłada się ocena tempa rozwoju poszczególnych usług.*

Logistyka kontraktowa jest złożoną usługą polegającą na realizacji w imieniu klienta wszystkich działań logistycznych przedsiębiorstwa produkcyjnego lub handlowego. Często wykracza ona nawet poza operacje czysto logistyczne i obejmuje częściowo również proces produkcyjny, ponieważ firmy logistyczne mogą wykonywać np. usługi pakowania, znakowania (co-packaging) czy nawet wytwarzania niektórych elementów produktu. Usługa jest realizowana najczęściej na podstawie długoterminowych kontraktów outsourcingowych i jest dostosowywana do precyzyjnych wymogów klienta. Nie jest to zatem usługa wystandaryzowana.

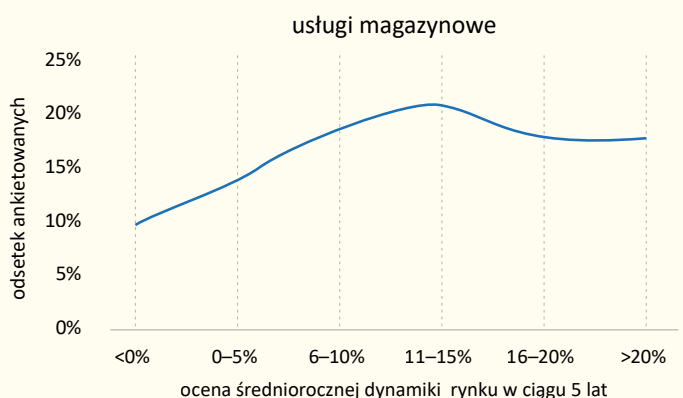
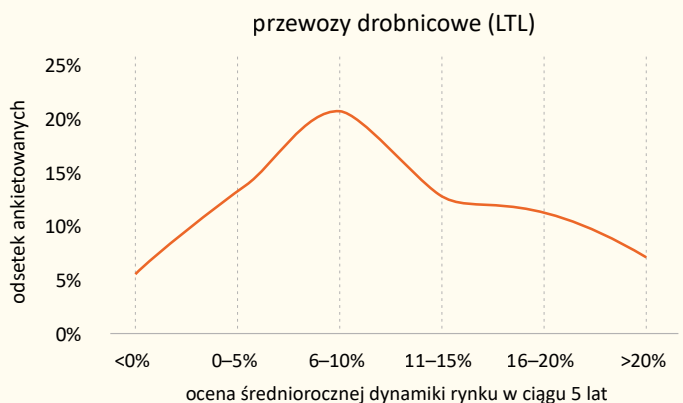
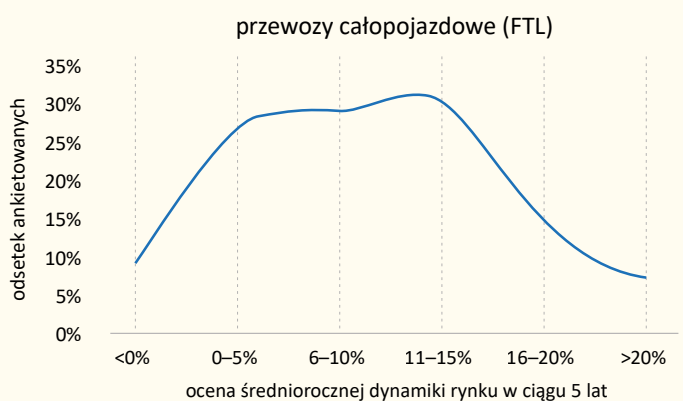
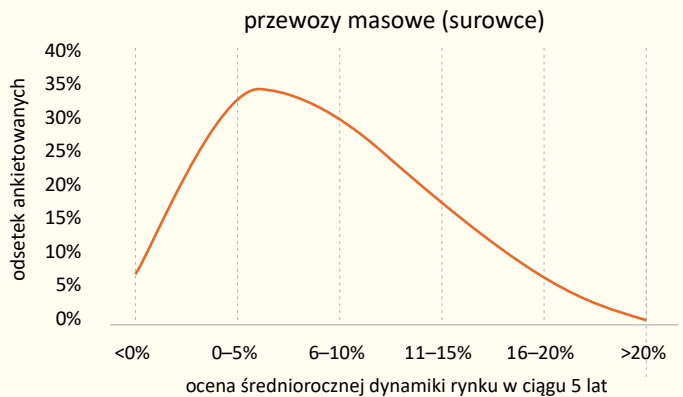


Towar masowy jest to sypki lub ciekły surowiec, przewożony najczęściej w skrzyniach, silosach, pojemnikach lub cysternach. Do przewożenia tego towaru potrzebna jest specjalistyczna flota pojazdów. Jest to jedyna szeroka kategoria towarów, w której przewozy innym środkiem transportu niż samochód ciężarowy są dominującą formą – w tym przypadku chodzi o kolej, która ma istotne znaczenie dla przewozu węgla. Transportem drogowym przewozi się głównie towary dla budownictwa, rolnictwa, sektora chemicznego czy paliwowego.

Transport całopojazdowy (ang. FTL – full truck load) oznacza dostarczenie towaru prosto od zakładu wysyłającego do wyznaczonego miejsca odbiorcy, bez udziału złożonej sieci magazynowej czy dystrybucyjnej. Towary przewożone są najczęściej pojazdami o uniwersalnym przeznaczeniu, bez szczególnych wymogów dotyczących warunków przewozu. Masa przewożonego towaru to najczęściej 3–25 ton, choć zdarzają się też ładunki cięższe.

Transport drobnicowy (ang. LTL – less than truck load) oznacza dość 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. Przesyłki ważą zwykle od 50 kg do 2–3 ton. Przewozy są realizowane pojazdami uniwersalnymi o różnej wielkości. Są to duże pojazdy w segmencie między centrami logistycznymi oraz mniejsze pojazdy przy kompletowaniu przesyłek lub ich dystrybucji. Świadczenie usług LTL wymaga posiadania rozbudowanej infrastruktury.

Magazynowanie to ułożony w logiczną całość zbiór zadań realizowanych w łańcuchu dostaw – proces przyjmowania, składowania, przygotowania zamówień oraz wysyłki materiałów. W ramach każdego z wyżej wymienionych procesów wyróżniamy wiele operacji logistycznych, np. rozładunek samochodów ciężarowych czy też sortowanie.



A hand holding a smartphone in front of a semi-trailer truck. A large orange number '03' is overlaid on the image. The background is a semi-trailer truck with a white body and a red chassis, parked on a paved surface. The image has a red tint.

03

FIRMY TRANSPORTOWE
DZIAŁAJĄCE NA RYNKU

STRUKTURA RYNKU POD WZGLĘDEM LICZBY FIRM – PRZESUNIĘCIE W GÓRĘ SKALI ROZKŁADU

102 tys.

przedsiębiorstw transportu drogowego towarów działało w Polsce na koniec 2021 roku.

Stopniowo zmniejsza się udział mikroprzedsiębiorstw na polskim rynku, a rośnie udział przedsiębiorstw małych, średnich i dużych.

Firm zajmujących się zarówno transportem, jak i usługami okołotransportowymi (m.in. magazynowaniem), jest już w Polsce 127 tys. Rynek pozostaje bardzo rozdrobniony. Ponad 50 proc. firm (55 tys.) stanowią przedsiębiorstwa zatrudniające do 1 osoby. Dodatkowo, te z liczbą pracowników pomiędzy 2 a 9 to kolejne 40 tys. W efekcie niewiele ponad 5,5 tys. firm zatrudnia co najmniej 10 osób. Firm większych, w tym także tych z ponad 250 osobami na pokładzie, przy-

skali, a nie bazowanie na przewadze kosztowej. Wpływ na wzrost znaczenia większych podmiotów miał również niedobór pracowników, którzy preferują pracę w większych podmiotach, oferujących bardziej konkurencyjne wynagrodzenie oraz lepsze warunki pracy. Przesunięcie z mikroprzedsiębiorstw następuje głównie do segmentu firm małych, gdyż w 2009 roku 15 proc. pracowników w sektorze pracowało w firmach zatrudniających od 10 do 49 osób, a w 2019 ten wskaźnik wynosił już 27 proc. (danych nowszych na temat tego segmentu nie ma).

Przesunięcie w górę rozkładu wielkości firm widać nie tylko po zatrudnieniu, ale również po przychodach. W 2009 roku przychody małych przedsiębiorstw stanowiły 19 proc. przychodów wszystkich firm, a w 2019 było to już 30 proc. Wyraźnie spadło za to znaczenie mikroprzedsiębiorstw. Jednocześnie nie nastąpił aż tak wyraźny przepływ od przedsię-



bywa w szybkim tempie (po ok. 50-60 proc. w latach 2016-2021). Niemniej nadal nasz rynek pozostaje bardzo rozdrobniony. To rozdrobnienie może okazać się barierą przy koniecznych inwestycjach w np. e-mobilność, a także wobec spowolnienia gospodarczego w 2023 roku. Mniejszy popyt przy wysokich kosztach stałych może sprawić, że wielu małym firmom trudno będzie przetrwać rok 2023.

Przyglądając się dokładniej zmianie, widać wyraźne przesunięcie rozkładu w górę skali zatrudnienia. Na rynku słabnie znaczenie mikroprzedsiębiorstw, co jest oznaką dojrzwania polskiego rynku, w którym coraz bardziej liczą się korzyści

małych do średnich (50-249 pracowników), ale za to wzrosło znaczenie przedsiębiorstw dużych, o czym piszemy w kolejnym podrozdziale.

Zjawisko zmiany rozkładu populacji przedsiębiorstw widać również w statystykach dotyczących liczby posiadanych pojazdów. W tym przypadku dysponujemy relatywnie nowymi danymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego za 2022 rok. Wynika z nich, że firm posiadających powyżej 100 pojazdów jest w Polsce 245, aż o 36 proc. więcej niż w roku 2020. Dla porównania firm posiadających między 11 a 50 pojazdów jest 5590, o 26 proc. więcej niż w roku 2020. A zatem liczba firm dużych rośnie szybciej niż małych i średnich.

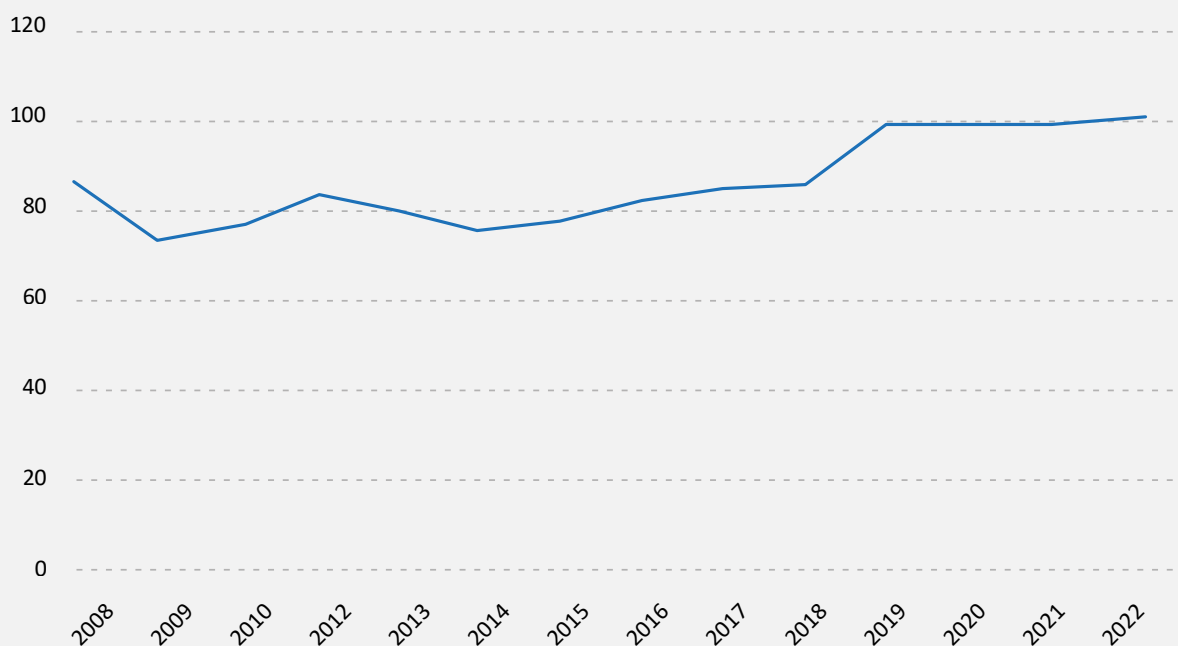
A trzeba wziąć pod uwagę to, że od 2022 roku statystyki zaczęły uwzględniać pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej między 2,5 a 3,5 tony, których jest relatywnie znacznie więcej wśród przedsiębiorstw średnich niż dużych (ogółem jest 31,4 tys. takich pojazdów; w firmach posiadających między 11 a 50 pojazdów taka flota stanowi ok. 9 proc. całości,

a w firmach posiadających co najmniej 100 pojazdów – ok. 2 proc.). To oznacza, że zmiana statystyk podbija liczbę przedsiębiorstw średnich, a więc bez jej uwzględniania zmiana rozkładu w kierunku przedsiębiorstw dużych byłaby jeszcze bardziej wyraźna.



Wykres 30. Liczba firm w transporcie drogowym* już w Polsce nie rośnie, ale następuje przesunięcie aktywności na rynku z mikroprzedsiębiorstw w górę rozkładu pod względem wielkości.

Liczba firm w sektorze transportu drogowego w Polsce, w tys.

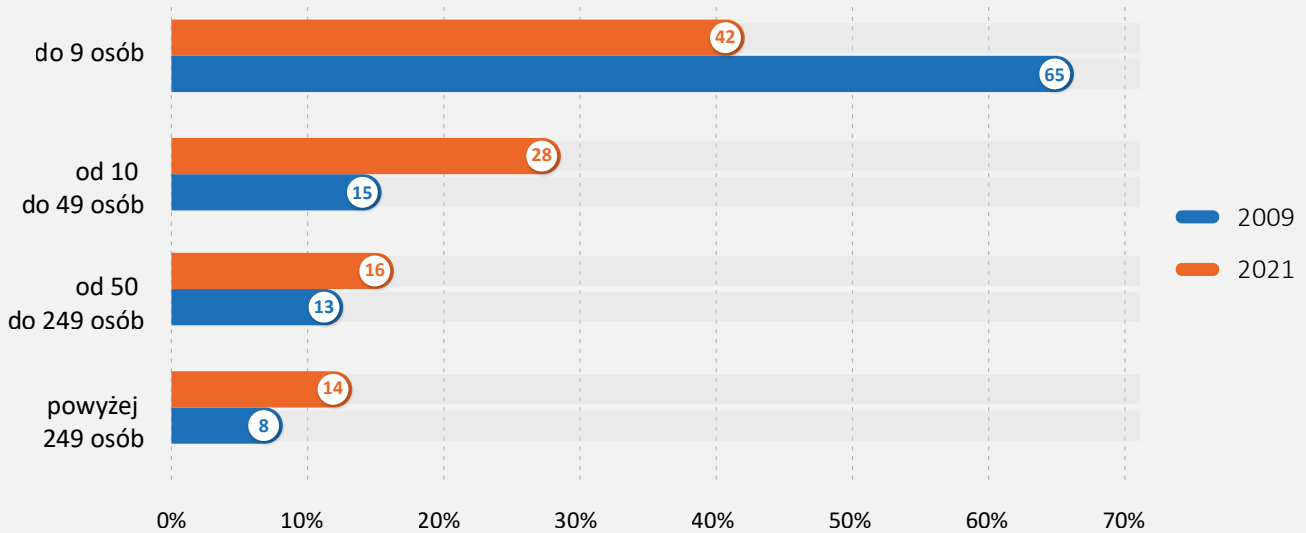


* dotyczy firm z podstawowym kodem PKD zaczynającym się od 494

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

Wykres 31. Mikroprzedsiębiorstwa w przeszłości odpowiadały za niemal dwie trzecie zatrudnienia. Dziś ich udział obniżył się do 42 proc. Rośnie udział przedsiębiorstw małych, średnich i dużych.

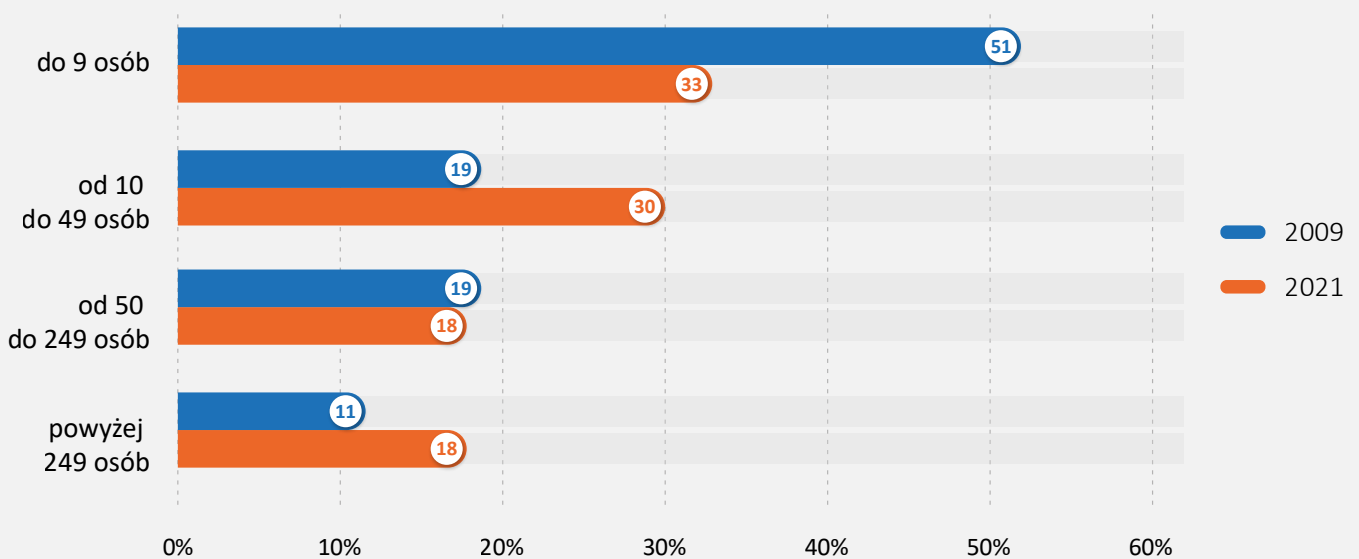
Rozkład zatrudnienia firm transportowych według klas zatrudnienia (udział w proc. w zatrudnieniu branży)



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

Wykres 32. Mikroprzedsiębiorstwa w przeszłości odpowiadały za ponad połowę przychodów. Dziś ich udział obniżył się do 1/3. Za to znacząco zwiększył się udział firm małych i dużych.

Rozkład przychodów firm transportowych według klas zatrudnienia (udział w proc. w przychodach branży)

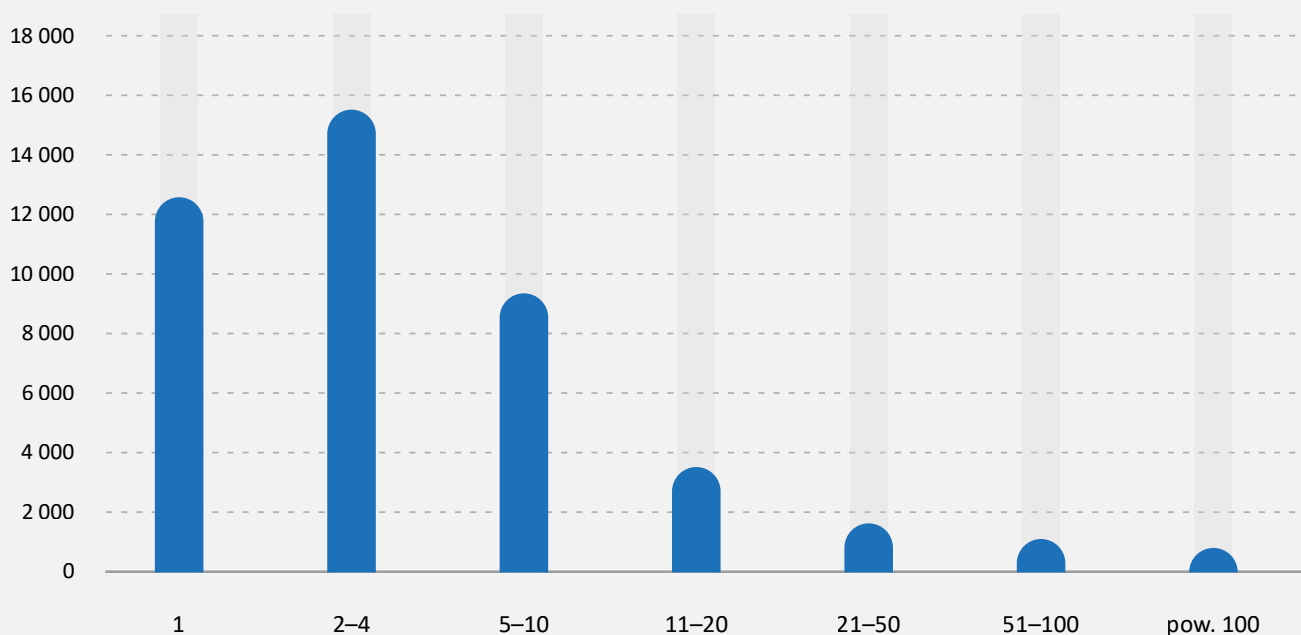


Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych Eurostatu



Wykres 33. W Polsce jest już niemal ćwierć tysiąca firm transportowych posiadających ponad 100 pojazdów. Trudno jest jednoznacznie porównać te dane ze statystykami historycznymi ze względu na zmianę metodologiczną (uwzględnienie od 2022 roku pojazdów o dmc między 2,5 a 3,5 tony).

Rozkład liczby firm transportowych z licencją wspólnotową według liczby posiadanych pojazdów, w 2022 r.



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

WZROST LICZBY CZEMPIONÓW

Po raz pierwszy w Polsce jest ponad 100 firm transportu drogowego, które można zakwalifikować do kategorii dużych przedsiębiorstw – zatrudniających co najmniej 250 osób.

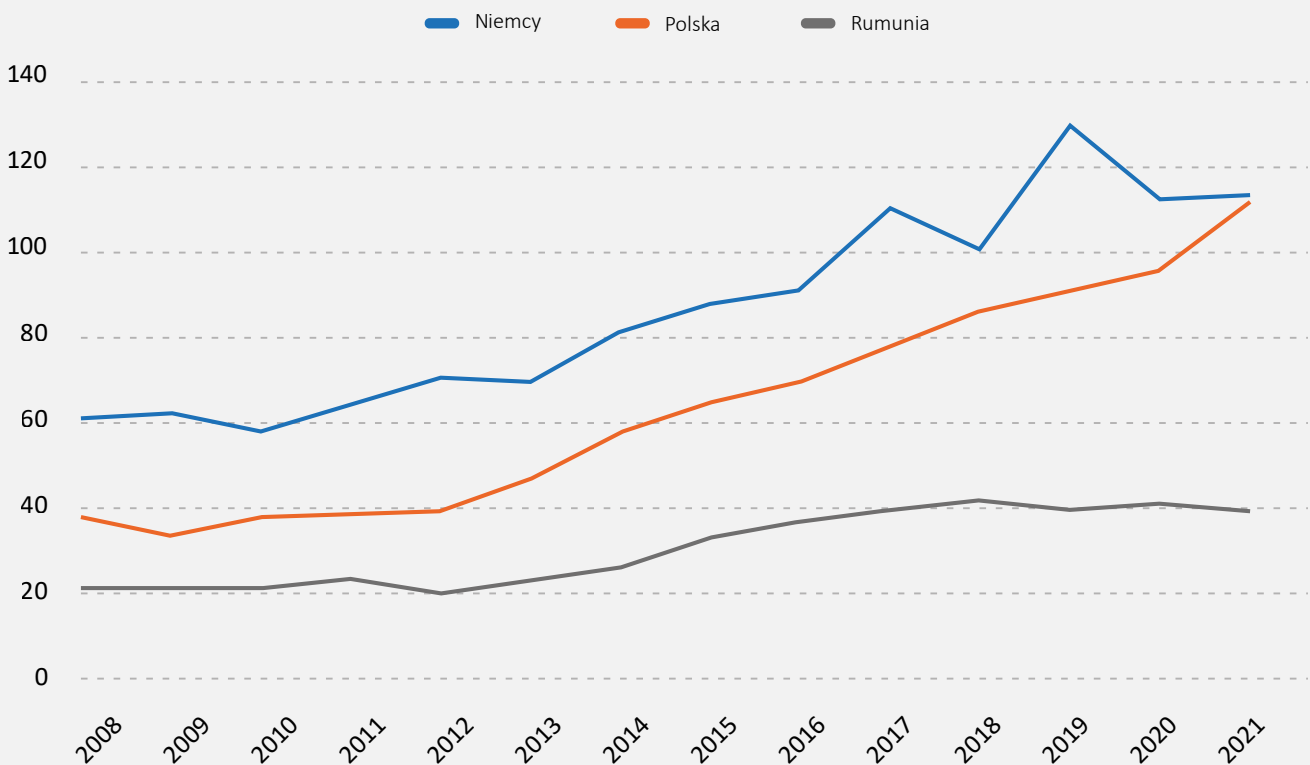
W ciągu pięciu lat do 2021 roku liczba takich firm zwiększyła się z 70 do 115. Pod tym względem Polska dogoniła Niemcy, gdzie w analogicznym roku było 116 dużych przedsiębiorstw. Dla porównania we Francji jest takich firm ok. 150, we Włoszech niewiele ponad 60, a w Holandii ok. 50. Warto również zauważyć, że w Polsce jest tylko jedna inna branża, w których duże firmy są tak liczne – to przetwórcy wyrobów z plastiku (151 dużych firm). I tylko dwie inne branże, w których liczba dużych firm przekracza 100 – produkcja części motoryzacyjnych oraz produkcja mebli. Tym samym

transport jest jedną z zaledwie kilku branż, w której na szeroką skalę rozwijają się duże organizacje biznesowe mogące stanowić filar polskiej gospodarki pod względem budowania kompetencji zarządczych.

Pomimo pozycji lidera na rynku europejskim Polska nie może pochwalić się wielkim przewoźnikiem jak np. litewska grupa kapitałowa Girteka czy węgierska grupa kapitałowa Waberer's. Firm w transporcie międzynarodowym z więcej niż setką pojazdów było w 2022 roku zaledwie 245. Dla porównania 15 tys. firm ma od dwóch do czterech pojazdów, podczas gdy powyżej 10 pojazdów ma ok. 6 tys. firm. Biorąc pod uwagę potencjał polskiego rynku, można oczekiwać, że liczba dużych firm będzie rostała, a proces zmian technologicznych będzie przyspieszał konsolidację.

Wykres 34. W Polsce jest już tyle dużych firm, ile w Niemczech, mimo że polska gospodarka jest czterokrotnie mniejsza od niemieckiej.

Liczba przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 250 osób w branży transportu drogowego

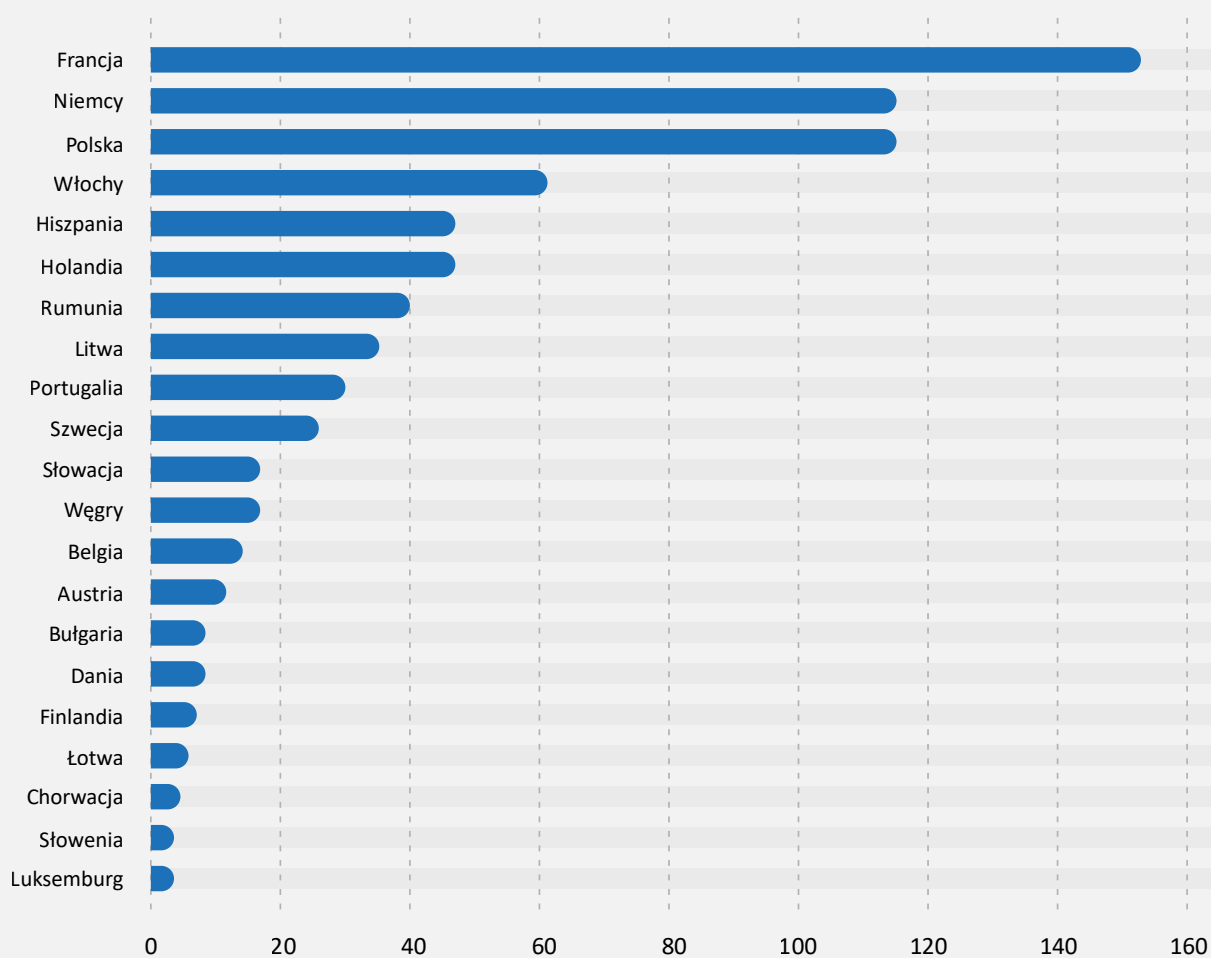


Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych Eurostatu



Wykres 35. *Polska, Niemcy i Francja to dziś potentaci na europejskim rynku transportowym.*

Liczba przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 250 osób w branży transportu drogowego



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

NAJWIĘKSZE WYZWANIA PRZED PRZEDSIĘBIORSTWAMI TRANSPORTOWYMI – BADANIE

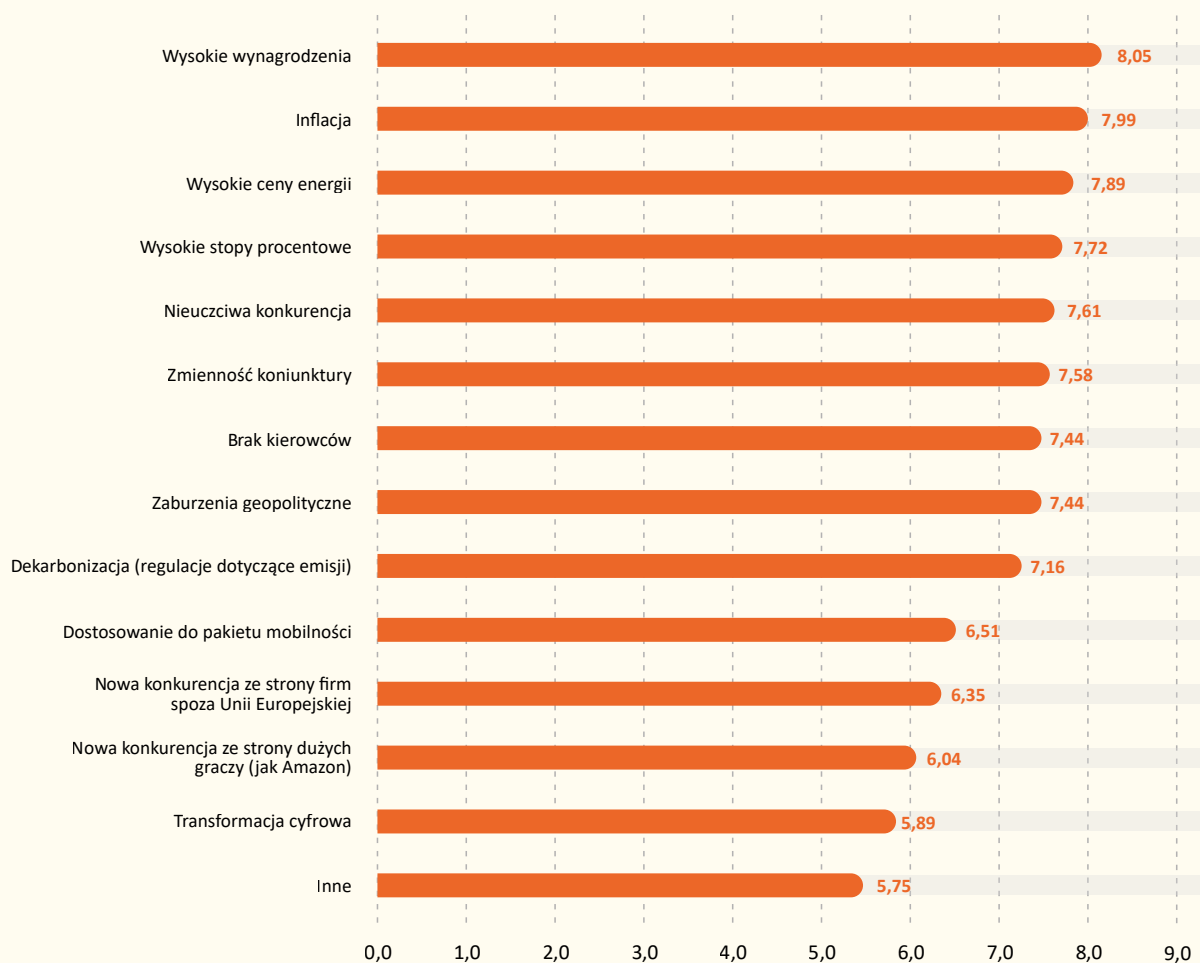
Zagrożenia makroekonomiczne awansowały na pierwsze miejsce w rankingu postrzeganych wyzwań dla branży transportu – wysokie wynagrodzenia, inflacja, ceny energii, stopy procentowe, zmienna koniunktura. Te czynniki pojawiły się

relatywnie niedawno. Natomiast strukturalne wyzwania, takie jak brak kierowców, dekarbonizacja czy nieuczciwa konkurencja, są oceniane przejściowo jako mniej priorytetowe. Wkrótce jednak ich znaczenie znów wzrośnie.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 36. *Wysokie płace to największe wyzwanie, z jakim muszą mierzyć się firmy. To wskazuje, że w roku spowolnienia przychodów przedsiębiorstwa staną przed wyzwaniem, jak chronić marżę.*

Jak w skali od 1 do 10 ocenia Pani/Pan rangę wyzwań, z którymi będzie się musiała zmierzyć firma w ciągu najbliższych pięciu lat? 1 oznacza bardzo małe wyzwanie, a 10 bardzo duże wyzwanie. Średnia ważona wartość odpowiedzi:



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023



Alicja Badowska

Marketing Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

Nowe rozwiązania ułatwiają zarządzanie kosztami w transporcie

Duża zmienność i spowolnienie gospodarcze sprawiają, że przedsiębiorcy branży TSL muszą radzić sobie z wieloma wyzwaniami. W związku z tym nadrzędnym celem dostawców usług dla firm transportowych, w tym również dla Shell, jest wspieranie przewoźników, aby mogli oni realizować terminowe przewozy międzynarodowe.

Postępująca digitalizacja jest faktem. Obecnie coraz częściej wykorzystywana jest sztuczna inteligencja, która w przyszłości pomoże jeszcze efektywniej zarządzać flotami. Bieżąca analiza informacji związanych z transportem oraz aktywne monitorowanie kosztów są niezbędne. Shell oferuje swoim klientom usługę API, która integruje system Shell z systemami firm transportowych, pozwalając na płynną wymianę danych, co znacząco ułatwia zarządzanie i kontrolę kosztów.



Piotr Magdziak

Członek Zarządu,
Magtrans

Nie wszyscy stosują się do pakietu mobilności

Pakiet mobilności sprawił, że zarobki i koszty pracy w Polsce zbliżyły się do zachodnich. Przystajemy konkurować tym, że mamy tańszego kierowcę, a zaczynamy konkurować jakością, profesjonalizmem, obsługą i umiejętnością zarządzania transportem drogowym.

Natomiast pakiet mobilności nie jest stosowany przez wszystkich przewoźników. Głównie przez świadome i odpowiedzialne firmy. Pakiet nie został zastosowany w większości firm transportowych w Polsce lub został pominięty przez różne typy umów. I nikt tego nie kontroluje ani nie egzekwuje. Takie firmy tworzą sobie problemy, które w przyszłości je dotkną, gdy rozpoczną się zapowiadane kontrole.



DLACZEGO DUŻE FIRMY LEPIEJ STAWIĄ CZOŁA WYZWANIAM STRUKTURALNYM

200 proc.

– o tyle wyższa jest wydajność pracy w dużych przedsiębiorstwach od wydajności w mikroprzedsiębiorstwach

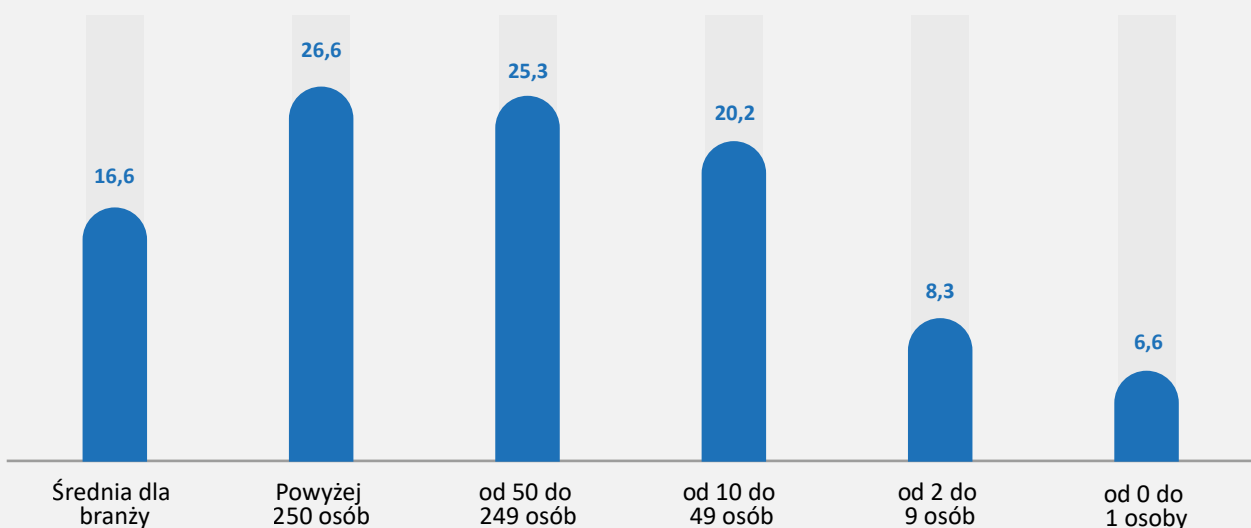
Dzięki wysokiej wydajności przedsiębiorstwa duże mogą być lepiej przygotowane na stawienie czoła wyzwaniom technologicznym, regulacyjnym i wysokiej zmienności makroekonomicznej.

Struktura polskiego rynku może stopniowo konwergować w stronę takiej, która charakteryzuje rynki dużych krajów Europy Zachodniej. Jednocześnie do takiej konwergencji potrzebne są prawdopodobnie większe inwestycje, szersze korzystanie firm z rynku kapitałowego, bardziej spójna strategia sektora publicznego dotycząca wsparcia rozwoju sektora i infrastruktury. Istnieje bowiem wciąż wiele czynników, które skłaniają przedsiębiorstwa do utrzymywania ograniczonej skali działalności.

Wydajność pracy, mierzona wartością dodaną w przeliczeniu na jednego zatrudnionego, jest zdecydowanie najniższa w firmach mikro, gdzie wynosi niecałe 8,5 tys. euro. Największy przyrost produktywności następuje pomiędzy segmentem mikro a małym, gdzie wartość dodana wzrasta dwukrotnie. Z kolei podczas przejścia od sektora małego do średniego produktywność wzrasta o jedną czwartą. Przejście z segmentu średniego do dużego nie pociąga za sobą aż tak dużych relatywnych korzyści pod względem wydajności, a wymaga pozyskania dodatkowego, zewnętrznego finansowania do podjęcia inwestycji. Wydajność w firmach dużych wynosi niemal 27 tys. euro. Wniosek z tego jest taki, że największa różnica w wydajności, a więc również w zdolnościach organizacyjnych, dojrzałości biznesowej, występuje między firmami mikro a małymi i średnimi. To tam powinny nastąpić najszybsze przemiany, przy czym jednocześnie są to zmiany najtrudniejsze.

Wykres 37. Mikroprzedsiębiorstwa są mało wydajne i przez to mogą mieć problem z udźwignięciem wyzwań związanych z transformacją branży transportu.

Wydajność pracy w euro na pracownika w zależności od wielkości zatrudnienia w przedsiębiorstwie (2019 r.)



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

Przyczyną skłaniającą przedsiębiorstwa do pozostania przy małych rozmiarach działalności mogą być preferencje właścicieli. Większe przedsiębiorstwa to nie tylko potencjalnie większe zyski, lecz również większe zaangażowanie czasowe, oddanie kontroli w zarządzaniu innym osobom czy ryzyko związane z zaciągniętymi zobowiązaniami. Funkcjonowa-

nie jako mała firma może być wystarczające, a potencjalne korzyści z inwestycji nie uzasadniają zwiększonego ryzyka działalności. Innym powodem pozostania przy małych rozmiarach działalności są ograniczenia finansowe i uwarunkowania technologiczne.

“



Piotr Magdziak

Członek Zarządu,
Magtrans

Przyszłość należy do dużych firm

Transport, mimo że jest dojrzałym sektorem, to ponownie dojrzewa, stawiając na raporty, analitykę, big data itp. Małe firmy mają na to za małe budżety. Przyszłość należy do dużych firm, dobrze zarządzanych, z dobrze wdrażanym IT, controllingiem itp. Widać to, gdy się porówna sektor transportowy w Stanach Zjednoczonych i Europie – za oceanem firma z tysiącem ciężarówek to nie rzadkość, w Europie to największe firmy. Dlatego Amerykanie są bardziej otwarci na nowości. Nasz rozdrobniony sektor w Polsce trochę przespał ten okres wzrostu w Europie, który można było wykorzystać do budowania efektywnych finansowo modeli transportu, a nie tylko wzrostu wolumenów przewozów.

”

“



Lesław Tłaga

Prezes Zarządu,
Lontex

Czeka nas rewolucja w systemie tachografów

W najbliższych dwóch latach czeka nas coś, co będzie rewolucją w systemie tachografowym, czyli „retrofit” – wymiana tachografów na tachografy kolejnej generacji w transporcie międzynarodowym. Końcem przyszłego roku mamy wymianę większości tachografów analogowych i cyfrowych w ciężarówkach poruszających się w transporcie międzynarodowym. Do sierpnia 2025 r. podlegać wymianie będą wszystkie tachografy pierwszej generacji na tachografy drugiej generacji. Mamy w Polsce około 250 tys. pojazdów w transporcie międzynarodowym, w których należy dokonać wymiany tachografów w ciągu maksymalnie dwóch lat. W Polsce jest ponad 500 serwisów, które mogą wykonać tę usługę. Największego ruchu na serwisach spodziewamy się na przełomie roku 2024/2025 oraz w maju i czerwcu 2025 roku.

”

PLANOWANE NAKŁADY ROZWOJOWE – BADANIE

Pomimo pogorszenia otoczenia makroekonomicznego firmy nie zmieniają istotnie swoich planów rozwojowych. Aż 72 proc. ankietyowanych przedsiębiorstw zamierza w najbliższych latach inwestować w nowe pojazdy. Jest to identyczny wynik jak w poprzedniej edycji raportu „Transport drogowy w Polsce 2021+”. To jest w naturalny sposób najważniejsza pozycja na liście wydatków rozwojowych. Ale interesujące

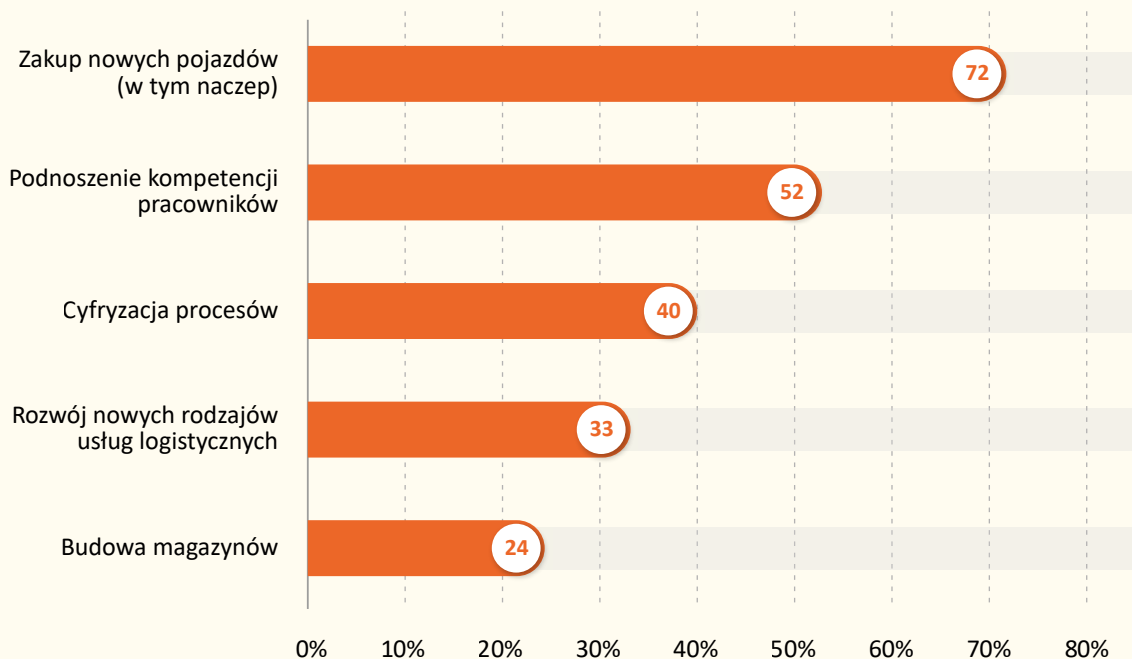
zmiany następują na dalszych miejscach listy. Rośnie znaczenie rola nakładów na podnoszenie kompetencji pracowników – już ponad połowa firm deklaruje ten kierunek wydatków w porównaniu do 41 proc. w poprzednim badaniu. Zwiększa się również rola wydatków na rozwój nowych usług logistycznych – plany takie deklaruje 33 proc. firm w porównaniu do 19 proc. w poprzednim badaniu.



BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 38. Pojazdy to w naturalny sposób najważniejszy cel inwestycji. Ale na drugim miejscu znajdują się ludzie. Wśród firm rośnie świadomość znaczenia inwestycji w kapitał ludzki.

Jakiego rodzaju inwestycje planuje firma w ciągu najbliższych pięciu lat? Proszę zaznaczyć wszystkie te, które są planowane na istotną skalę



WYNIKI FINANSOWE 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 wysoką 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 jest 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 23,4 proc. przychodów generowanych przez grupę 10 największych podmiotów (w 2021 roku). Dla porównania analogiczna miara dla firm transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym wynosi 36 proc., a dla firm specjalistycznych 47 proc. – czyli inaczej mówiąc: największy podmiot nie odstaje aż tak bardzo od pozostałych 10 podmiotów.

Specyfiką operatorów logistycznych jest niski udział aktywów trwałych w sumie bilansowej. Mediana tego wskaźnika wynosi 38 proc. i jest najniższa ze wszystkich grup, ze względu na sposób kreacji wartości dodanej przez przedsiębiorstwa. Firmy opierają swoją działalność na usługach, w których kluczowymi czynnikami są relacje międzynarodowe, doświadczenie oraz wiedza o łańcuchach logistycznych. Mniejsze znaczenie ma flota pojazdów oraz magazyny.

FIRMY TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNE O PROFILU OGÓLNYM

Rynek firm transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym jest rozdrobniony. Pod względem rentowności w 2021 roku trzymał się on lepiej od sektora operatorów logistycznych. Charakteryzował się również największym udziałem środków trwałych w aktywach.

Do grupy transportowo-spedycyjnej zaliczyliśmy wszystkie firmy, które oferują spedycję i przewóz towarów, ale nie zajmują się bardziej rozbudowanymi usługami logistycznymi, a zwłaszcza nie oferują usług logistyki kontraktowej. Kryterium oddzielające te firmy od operatorów logistycznych nie zawsze jest bardzo ostre – niektórzy operatorzy mogliby być nazwani firmami transportowo-spedycyjnymi o profilu ogólnym, a niektóre takie właśnie firmy posiadają zdolności oferowania złożonych usług zbliżających je do modeli operatora logistycznego.

Spośród wszystkich firm tylko jedna przekroczyła w 2021 roku 1 mld zł przychodów. Następną firmą ma 415 mln zł przychodów, a mediana 10 największych podmiotów wyniosła 229 mln zł. Nie licząc lidera, przychody rozłożone są bardziej równomiernie niż w przypadku operatorów logistycznych z powodu mniejszego znaczenia efektów skali.

Przeciętny udział środków trwałych w aktywach wynosi 41,5 proc., a wśród 10 największych firm 38 proc. Nie występuje zatem istotna różnica w strukturze aktywów pomiędzy mniejszymi i większymi podmiotami. Tak znaczny udział środków trwałych w aktywach pochodzi ze sposobu zdobywania przewagi konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa. Duże znaczenie dla przedsiębiorstw ma ich własna flota pojazdów oraz nieruchomości. Jakość usług buduje się nie tylko na wiedzy, lecz również na niezawodności pojazdów.



Wykres 39. Najwięksi operatorzy logistyczni w Polsce.

	PRZYCHODY 2021	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS 2021	ROE 2021	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2021	UDZIAŁ ŚRODKÓW TRWAŁYCH W AKTYWACH 2021	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW 2021
	tys. zł.	tys. zł.	tys. zł.	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
Mediana	361 022	251 864	225 424	3,3	23,7	39,8	37,7	13,0
Mediana Top-10	1 439 027	1 156 401	1 106 185	4,0	25,1	32,7	39,0	13,0
Amazon Fulfillment	4 412 204	3 669 685	2 234 414	2,5	3,8	155,5	66,2	33,4
Havi Logistics	2 783 439	2 347 708	2 482 394	0,2	42,7	31,3	16,8	1,8
Raben Logistics	2 339 560	1 956 242	1 909 238	10,5	54,8	30,6	9,5	23,8
Schenker	2 294 749	1 776 997	1 752 785	0,8	6,7	30,9	41,0	-7,2
Rohlig SUUS	1 978 783	1 156 401	950 783	4,0	58,3	119,7	17,2	12,8
DSV Air & Sea	1 439 027	430 381	225 424	8,1	64,0	538,4	3,5	7,5
FM Polska	1 225 191	1 100 944	1 106 185	0,8	5,9	18,8	39,0	17,2
Citronex	1 145 736	1 569 612	1 301 809	3,3	13,1	30,4	43,8	6,0
DHL Global	887 050	561 937	369 849	8,0	76,5	130,2	6,6	13,0
JAS-FBG	766 953	637 753	628 137	4,4	23,7	32,7	48,8	14,9
Rhenus Logistics	745 998	605 196	528 966	6,7	25,1	41,0	57,2	19,9
Raben Transport	716 560	564 250	510 840	-1,3	-38,6	58,2	20,8	7,6
Hellmann Worldwide Logistics	673 220	466 243	455 796	2,4	21,8	47,7	5,6	-4,8
Adampol S.A.	669 782	496 602	513 996	1,6	9,3	44,9	43,1	10,8
OMEGA PILZNO	519 243	417 830	408 189	1,9	7,6	27,2	60,3	9,5
Fresh Logistics	502 935	427 214	416 014	8,6	39,8	33,1	4,4	20,9
Link	444 173	415 337	532 645	2,3	53,7	-12,6	35,0	17,3
Tirsped	425 413	122 636	121 388	9,1	62,4	252,6	29,9	19,4
Regesta	382 836	270 570	282 600	5,0	38,6	45,9	31,0	11,3
Cat Lc Polska	361 022	333 860	370 859	2,4	61,3	-2,7	4,0	8,7
Boekestijn Transport	351 683	244 526	192 929	1,1	16,7	131,5	11,9	17,5
Eurogate Logistics	337 002	251 864	232 021	2,5	31,2	60,5	3,9	7,5
Targor-Truck	288 791	224 065	211 945	-0,1	-0,5	50,1	50,5	8,3
Zet Transport	253 746	205 854	213 515	5,9	27,0	28,4	65,9	15,1
Maszoński Logistic	246 750	239 832	211 108	7,5	42,7	21,7	63,7	11,4
HSF Logistics *	231 857	190 532	180 371	0,1	2,6	32,8	5,3	43,7
Pago	189 602	177 192	140 340	13,4	14,8	51,9	82,9	2,6
H Z Transport	183 622	155 912	146 241	2,3	12,8	45,0	54,6	15,9
Chomar	159 062	133 065	121 740	6,9	39,3	38,5	32,1	14,6
Duvenbeck	158 587	134 379	174 071	1,9	75,3	-8,2	12,8	14,3
Vesta	152 062	120 891	110 889	9,8	37,8	63,0	37,7	18,7
Euro-Trans	148 771	137 203	139 537	3,3	10,2	6,6	38,1	9,1
Asstra Polska	143 322	110 317	120 222	0,8	15,4	27,4	4,8	-8,8
Trans EU Group	143 122	126 785	127 065	14,2	18,7	23,7	76,1	41,2
Ctk Logistics	111 819	75 161	78 954	6,1	31,2	47,5	40,1	7,7
Deltra Trans	94 586	94 424	118 298	0,3	0,4	-21,4	77,2	17,0
DFDS Polska	43 383	28 955	27 830	3,6	11,5	77,3	14,0	70,0
VGL Solid Group	19 289	14 159	14 276		54,6		70,7	44,7

* W styczniu 2022 roku firma HSF Logistic stała się częścią firmy DFDS

Wykres 40. Największe firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym.

	PRZYCHODY 2021	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS 2021	ROE 2021	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2021	UDZIAŁ ŚRODKÓW TRWAŁYCH W AKTYWACH 2021	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW 2021
	tys. zł.	tys. zł.	tys. zł.	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
Mediana	88 720	71 483	65 198	4,9	29,8	43,3	48,6	13,3
Mediana Top-10	229 535	186 263	153 561	4,0	27,9	58,8	33,7	11,9
Hegelmann Transporte	1 364 226	1 218 419	1 095 721	2,5	18,0	146,1	53,0	9,0
GirPolTrans sp. z o.o.	467 803	224 312	73 224	0,0	-0,6		4,1	11,4
Stalko	415 478	295 569	318 069	3,2	34,1	54,5	26,0	4,6
XPO	324 904	289 969	317 182	33,0	52,3	2,4	6,4	-4,6
Epo-Trans Logistic	235 111	168 060	160 982	2,0	19,1	63,1	66,4	13,3
Sachs Trans International	223 959	141 279	146 141	3,4	26,7		72,9	12,4
Dartom	212 600	204 466	258 286	4,6	29,0	-12,1	29,7	10,4
Magtrans	188 204	133 037	109 879	10,3	53,0	119,8	37,7	21,6
Visline	168 324	127 084	130 682	8,4	59,2	44,3	28,1	15,5
Marathon	166 657	126 230	96 311	11,0	24,7	111,8	59,1	22,1
Sped Partner	157 128	134 269	127 607	1,5	18,1		5,7	8,6
UAB TLB	140 469						15,1	5,9
Charter	137 450	99 732	108 309	6,4	37,0	27,8	67,6	9,7
Drozda	126 716	103 144	98 486	26,3	129,1	499,4	75,8	
Kuźnia-Trans	118 222	93 038	96 857	8,6	49,0	35,2	50,0	22,6
MIK Piosik	117 593	90 313	65 198	20,2	47,2	150,9	42,2	19,4
Janas Logistics	117 472	107 083	96 600	16,4	33,2	50,2	66,6	25,1
Europe Group	103 011	92 548	55 453	11,4	34,3	63,8	23,7	17,2
INTEGREM	98 770	44 693	11 374	-7,7	-	1684,7	64,7	23,1
Omega Transport	94 026	71 062	61 358	-0,4	-3,1	98,4	72,7	12,6
Legarto	89 858	77 915	63 760	2,8	30,1	71,0	66,1	12,7
Niekotrans - Nova	88 841	76 103	65 324	6,4	34,8	36,6	86,4	19,4
Miratrans	88 599	71 483	64 216	5,4	40,6	34,8	1,1	8,9
Jenson	86 048	52 738	53 903	3,1	25,8	81,8	3,7	14,3
Agromex	85 219	66 367	64 982	8,7	46,3	32,9	66,3	15,3
Huber	83 511	79 436	79 001	0,3	4,5	18,4	75,0	10,8
Heisterkamp	81 047	63 471	99 810	1,4	6,7	-19,4	5,0	23,8
Anwil Transport	79 308	75 044	73 418	14,0	19,8	9,0	54,5	25,5
Nowa Trans	73 860	59 148	56 330	4,8	23,1	25,9	56,3	10,4
Rubitrans	73 835	64 804	59 564	0,9	13,0		3,6	8,3
Almar Transport	67 631	58 737	55 214	5,4	18,2	38,6	47,3	10,7
Elltrans	65 492	56 391	58 061	5,6	54,4	97,5	54,8	13,8
F-L Polska	65 350	68 008	74 113	2,9	9,3	-11,9	72,1	34,2
TS - Transport Service	63 592	54 199	55 678	13,9	38,1	24,7	78,0	12,3
Trans-Truck Serwis Drob	63 342	55 557	50 139	21,2	29,6	43,3	42,6	20,4
Sped Trans	59 893	63 056	68 276	4,5	20,5	-8,9	1,0	10,7
TVM	59 021	54 206	44 597	2,7	50,7	114,2	44,6	14,5
Prymus Szumacher	53 060	54 642	55 664	5,9	46,4	2,2	23,2	8,7
Promet Cargo	48 059	48 618	51 146	4,9	20,0	-5,0	51,1	15,5
Wega-A	42 818	42 644	57 744	-0,8	-24,7	66,3	6,3	9,9
Konig	39 476	31 996	33 441	5,8	87,5	22,4	0,7	18,1
Phenix	23 267	3 738	2 477	3,1	153,0	839,3	60,8	16,6
Cargo Trucking	12 071	9 371	10 534	5,8	10,7	9,2	63,9	9,0
GTV	11 914	8 325	8 366	0,2	56,0	104,4	0,0	33,5

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

FIRMY KURIERSKIE

W segmencie KEP działają prawie wyłącznie firmy duże, gdyż efekt skali na tym rynku jest najmocniejszy. Pandemia COVID-19 była dla tych firm okresem dynamicznego wzrostu przychodów oraz dotarcia do nowych grup odbiorców.

Do grupy firm kurierskich zaliczyliśmy przedsiębiorstwa zajmujące się obsługą przewozu i dostarczenia paczek o wadze do 50 kg. Na liście znalazła się również Poczta Polska, chociaż jako krajowy operator pocztowy realizuje ona głównie inne funkcje niż usługi KEP. Nie uwzględniliśmy Poczty Polskiej w kalkulacji zagregowanych statystyk dla segmentu, ale umieściliśmy tę firmę na liście, ponieważ odgrywa ona coraz większą rolę na rynku KEP i będzie ona prawdopodobnie jeszcze rosła.

Wszystkie przedsiębiorstwa na liście przekroczyły w 2021 roku 1 mld zł przychodów. Przez pandemię wzrost sektora znacząco przyspieszył, ze względu na rozwój e-commerce, dlatego to właśnie tutaj najbardziej wzrosła dynamika przychodów. Rentowność sprzedaży oraz kapitału własnego jest tutaj też największa ze wszystkich branż. Inaczej mówiąc, przedsiębiorstwa te cechują się największą efektywnością, ponieważ skala działalności ułatwia optymalizację procesów biznesowych.

FIRMY TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNE WYSPECJALIZOWANE

Rynek firm transportowo-spedycyjnych wyspecjalizowanych jest najmniejszym z opisywanych rodzajów modeli biznesowych pod względem łącznych przychodów. Charakteryzuje go duża różnorodność specjalizacji przedsiębiorstw, ujawniająca się w zróżnicowaniu danych finansowych.

Do grupy firm transportowo-spedycyjnych wyspecjalizowanych zaliczyliśmy wszystkie podmioty, które oferują spedycję i przewóz towarów dla jednej konkretnej branży lub jednego konkretnego rodzaju towaru. Są więc na liście firmy zajmujące się głównie przewozem samochodów, towarów niebezpiecznych, mleka, lekarstw, kruszyw, maszyn, towarów wielkogabarytowych, paliw.

Rynek wyróżnia się najwolniejszą dynamiką przychodów pomiędzy latami 2017-2021 – jedynie 13,5 proc. Dynamika dla firm spedycyjno-transportowych o profilu ogólnym wyniosła 41 proc., a dla operatorów logistycznych 39,8 proc. Relatywnie wolny rozwój może mieć źródło w tym, że przewozy wyspecjalizowane w niewielkim stopniu korzystały na przesunięciach popytu w gospodarce wywołanych przez pandemię COVID-19.

W całym zestawieniu, we wszystkich segmentach, zaprezentowane zostały wyniki 123 firm. W dalszej części raportu będziemy się do nich odnosić łącznie jako do listy „top-100”.

Wykres 41. Największe firmy kurierskie.

	PRZYCHODY 2021	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS 2021	ROE 2021	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2021	UDZIAŁ ŚRODKÓW TRWAŁYCH W AKTYWACH 2021	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW 2021
	tys. zł.	tys. zł.	tys. zł.	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
Mediana*	1 865 027	1 575 208	1 230 006	4,9	36,3	60,5	62,5	12,2
Mediana Top-3*	3 198 030	2 532 100	1 624 266	5,8	53,5	78,7	42,5	15,2
Poczta Polska	6 332 587	6 382 590	6 700 365	2,8	12,7	0,9	54,8	54,0
InPost	3 395 458	2 532 100	1 242 600	5,8	85,6	274,7	42,5	12,2
DPD Polska	3 198 030	2 667 761	2 117 077	8,2	53,5	78,7	80,2	23,0
DHL Parcel	2 073 231	1 739 958	1 624 266	2,3	25,3	42,4	32,1	15,2
UPS	1 616 020	1 410 458	1 217 412	4,0	16,5	34,9	89,0	12,1
GLS	1 131 992	1 031 106	810 292	12,5	47,2	39,7	44,7	8,1
FedEx	1 656 823	737 758	767 798	-1,3	-7,8	209,6	80,7	10,6

*Mediany obliczone bez Poczty Polskiej będącej ustawowym monopolem

Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP

Wykres 42. Największe firmy transportowe o profilu specjalistycznym.

	PRZYCHODY 2021	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS 2021	ROE 2021	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2021	UDZIAŁ ŚRODKÓW TRWAŁYCH W AKTYWACH 2021	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW 2021
	tys. zł.	tys. zł.	tys. zł.	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
Mediana	77 415	58 930	60 000	2,2	13,1	15,6	40,0	9,0
Mediana Top-10	283 663	208 961	260 910	1,8	8,4	25,6	52,3	7,9
Fermy Drobiu Woźniak	2 027 569	1 651 453	1 563 911	1,6	6,9	33,7	38,4	6,6
Silva	766 848	645 725	755 649	5,2	15,4	12,1	61,1	9,1
BURY	408 884	389 799	639 198	0,4	2,5	-17,1	59,3	8,3
Mostva	303 973	162 967	257 385	1,1	3,3	25,6	45,4	16,0
Solidaris	296 090	240 364	264 435	1,9	9,9	19,1	59,3	6,3
De Rooy	271 237	217 348	311 279	3,9	36,0		1,3	15,7
Pawtrans Holding sp. z o.o.	226 648	200 574	205 884	0,2	0,7	40,0	79,2	-9,4
Krotrans Logistic	203 456	171 443	159 303	4,7	69,6	59,6	44,9	7,4
Intra	194 508	188 370	162 986	1,2	6,0	45,4	45,1	9,7
Cemet	187 550	177 836	175 814	10,9	20,5	15,6	76,4	-3,7
Mega Sierpc	154 514	114 287	132 678	1,7	6,6	60,1	39,7	
Farmada Transport	145 516	128 592	124 108	1,8	31,7		31,3	6,3
Pharmalink	128 155	114 933	112 443	7,4	48,5	54,8	16,2	20,6
Transannaberg	114 384	89 871	71 880	10,9	58,2	59,5	0,6	20,1
LNG Best Partner	90 481	22 761	24 994	2,5	38,0	1041,5	11,0	5,3
Botrans	83 187	87 178	87 479	3,6	27,2	17,0	28,8	9,4
Hoffmann Transport	77 828	56 075	55 836	2,7	8,0	41,5	55,2	8,1
Thermo-Transit	77 001	61 231	53 685	2,4	44,4	48,4	4,3	43,7
Man-Trans	71 414	63 109	68 486	-2,8	-5,3	15,4	24,0	4,5
P.P.H.U. Zadroga	68 442	56 630	58 140	13,8	34,1	44,1	62,1	25,3
Convoy Logistic	67 296	48 215	61 859	3,3	37,0	8,8	27,8	10,9
Foltrans-Center	59 064	51 065	55 733	3,4	60,0	4,7	65,6	17,5
Mazury	58 116	37 755	38 213	2,1	35,8		16,9	12,6
Wizet Transport sp. z o.o.	57 136	53 594	55 851	14,3	26,6	2,0	40,3	27,7
Euro-Transchem	48 625	44 635	51 107	3,9	22,9	-5,4	37,9	
Wega-A	42 818	42 644	57 744	-0,8	-24,7	66,3	6,3	9,9
Trans-Krusz	33 193	51 858	40 988	1,9	8,1	-5,0	65,4	3,1
Transhut	28 579	28 076	26 901	0,1	0,7	11,9	48,3	9,0
EU-Trans	22 069	21 046	20 439	2,9	8,9	3,4	9,6	
Dasko Logistic	21 148	46 818	50 012	-2,1	-17,7	3,3	55,2	2,3
Autozak	18 082	17 949	18 145	-0,8	-0,8	-8,9	54,0	0,6
KMM Logistic	6 547	5 996	5 867	1,8	10,7	13,5	63,7	6,3
Amro	5 855	4 733	6 593	-2,2	-19,5	-15,6	15,1	3,7
Spółdzielnia Transportu Wiejskiego	4 539	3 576	18 283	5,3	29,5	-74,2	33,4	19,0

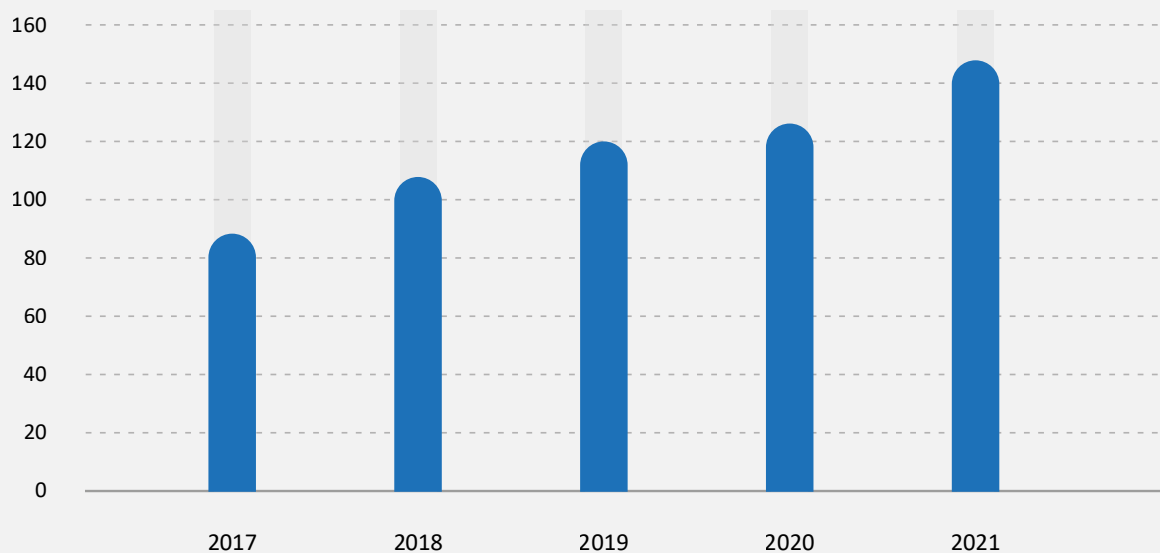
WYNIKI FINANSOWE NAJWIĘKSZYCH PRZEDSIĘBIORSTW – OGÓLNE TRENDY

PRZYCHODY

Pomiędzy rokiem 2018 i 2020 mediana przychodów przedsiębiorstw jedynie nieznacznie zwiększyła się – ze 114 mln zł do 126 mln zł. Duży wzrost nastąpił jednak w 2021 roku, gdy mediana przychodów wzrosła o 15 proc., do 145 mln zł. Na dynamicznym rozwoju branży nie zyskali jednak wszyscy. W dekompozycji dynamik widać, że w tyle pozostały przedsiębiorstwa organizujące przewozy specjalistyczne.

Rynek ten nie skorzystał na pandemicznym boomie w e-commerce oraz w sprzedaży dóbr trwałych, ponieważ koncentruje się na zleceniach budowlanych, przemysłowych i transporcie ładunków podnadnormalnych. Ponieważ na tym rynku jest wyjątkowo dużo małych podmiotów, to niska dynamika jest widoczna w trzecim tercylu podziału według przychodów.

Wykres 43. Mediana przychodów firm z listy top-100 (w mln zł)



Wykres 44. Dynamika przychodów medianowej firmy w latach 2017–2021 w różnych przekrojach (w proc.).



*firmy uszeregowane od największej do najmniejszej

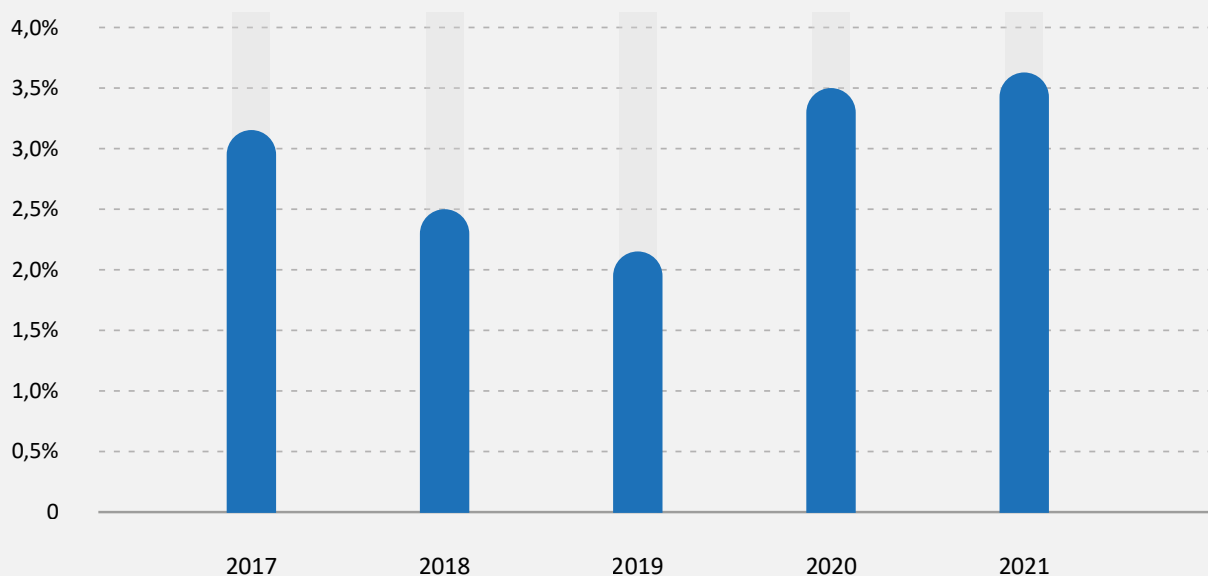
Źródło: opracowanie własne SpotData na podstawie sprawozdań spółek

RENTOWNOŚĆ

Podczas pandemii COVID-19 mediana rentowności sprzedaży netto wzrosła z 2,1 proc. w 2019 do 3,5 proc. w 2020 oraz 3,6 proc. w 2021 roku. Wzrost rentowności dotyczył prawie wszystkich rodzajów przedsiębiorstw. Odzwierciedla to zwiększenie popytu na usługi transportu towarów oraz na usługi logistyczne, będące pokłosiem pandemicznego boomu w sektorze dóbr trwałych oraz e-commerce. Najwyższą rentownością odznaczają się przedsiębiorstwa świadczą-

ce szeroki zakres usług transportowych. Te przedsiębiorstwa najmocniej zyskały na pandemii. Po pierwsze, bardzo duża część usług świadczona jest dla zagranicznych podmiotów i kontraktowana w euro, co przy słabym złotym pomogło poprawić wyniki. Po drugie, rynek ten najbardziej ze wszystkich trzech zyskał na spadku cen paliwa, stanowiącego istotną część kosztów transportu.

Wykres 45. Mediana rentowności sprzedaży netto firm z listy top-100 (w proc.)



Wykres 46. Mediana rentowności sprzedaży netto w różnych przekrojach (w proc.)



*firmy uszeregowane od największej do najmniejszej

Źródło: opracowanie własne SpotData na podstawie sprawozdań spółek

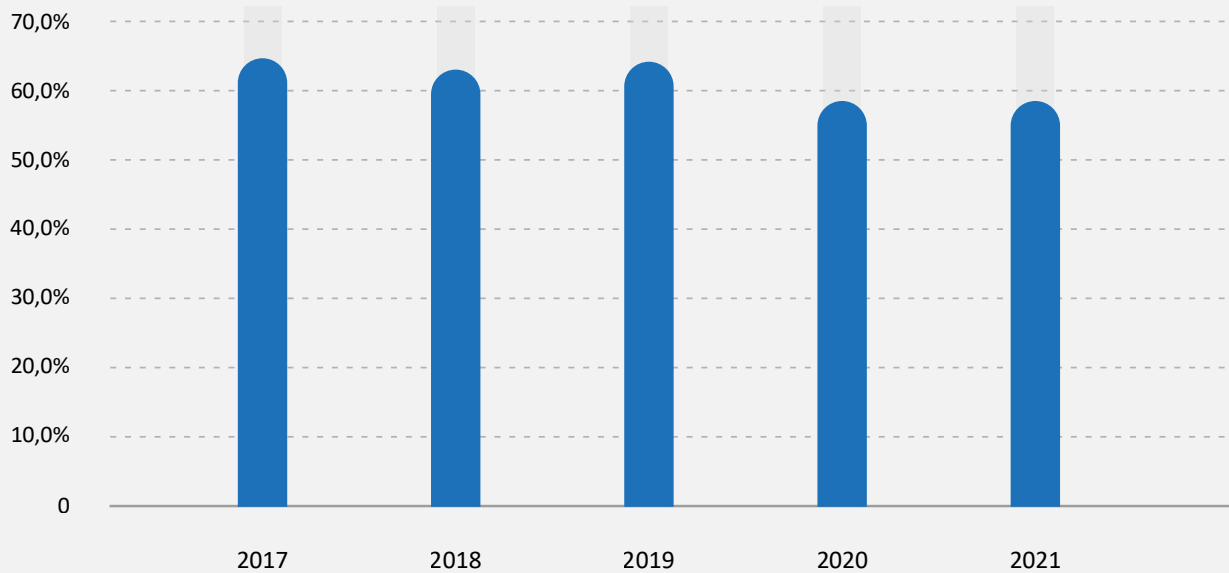
ZADŁUŻENIE

W 2021 roku wskaźnik zadłużenia (liczony jako udział kapitału obcego w sumie bilansowej) wyniósł 58,4 proc. Podobnie jak w poprzednich wskaźnikach cezurę stanowi okres pandemii COVID-19, podczas którego nastąpił spadek z 64 proc. w 2019 do 58,3 proc. w 2020. Redukcja udziału zobowiązań w kapitale przedsiębiorstwa wynikała ze wzrostu awersji do ryzyka podczas pandemii. Dodatkowo w ramach tarcz antykryzysowych przedsiębiorstwa otrzymały znaczne transfery

gotówki niektóre z nich mogły ją wykorzystać do spłaty zobowiązań.

Wyróżniają się firmy najmniejsze (wśród których dominują te z rynku przewozów specjalistycznych). Mniejsze przedsiębiorstwa mają ograniczoną zdolność do zaciągania zobowiązań, stąd najważniejsze źródło finansowania działalności stanowi kapitał własny.

Wykres 47. Mediana udziału kapitału obcego w sumie bilansowej firm z listy top-100 (w proc.)



Wykres 48. Mediana udziału kapitału obcego w sumie bilansowej w różnych przekrojach (w proc.)



*firmy uszeregowane od największej do najmniejszej

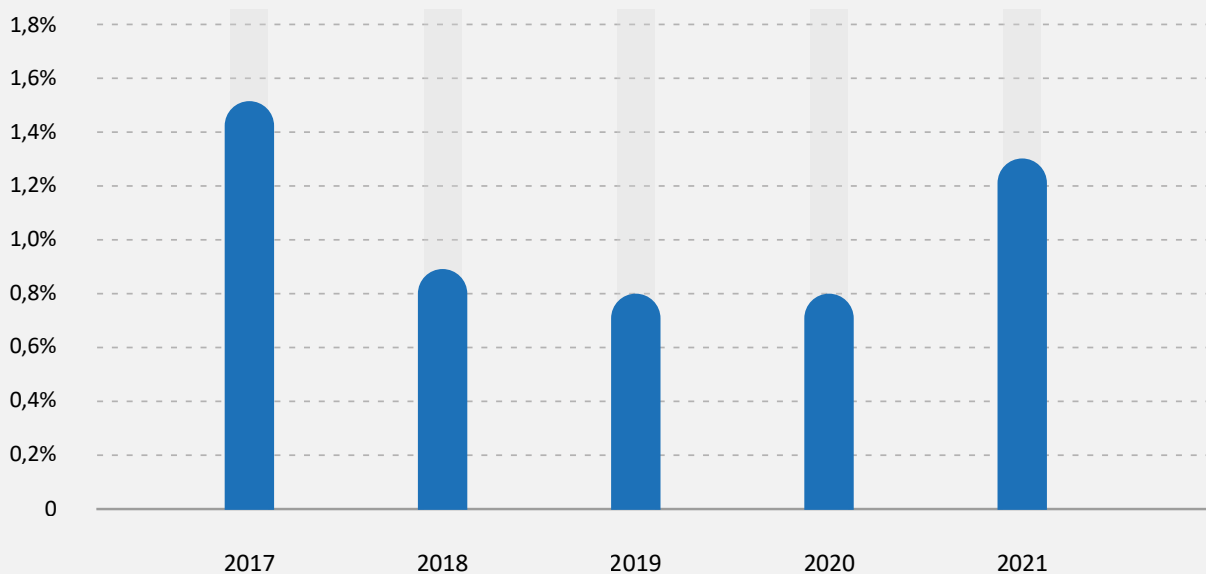
Źródło: opracowanie własne SpotData na podstawie sprawozdań spółek

INWESTYCJE

Mediana stopy inwestycji (rozumiana jako relacja wydatków inwestycyjnych wykazanych w bilansie przepływów finansowych do przychodów przedsiębiorstwa) wyraźnie odbiła się od dołka w 2021 roku do poziomu 1,3 proc. Wzrost nominalnej wielkości inwestycji ma jeszcze większą skalę, ponieważ równoległe ze stopą inwestycji wzrosły przychody. Odróżnia to branżę od reszty gospodarki, która ograniczyła wydatki rozwojowe ze względu na niepewne otoczenie makroeko-

nomiczne. Wysoki popyt skłaniał jednak przedsiębiorstwa transportowe do inwestycji, a wzrost rentowności pozwolił to sfinansować bez zaciągania dodatkowych zobowiązań. Dla ostatecznego wyniku nie bez znaczenia był także wzrost cen pojazdów. Zatory w światowej logistyce oraz niedobory mikroprocesorów sprawiły, że ceny pojazdów transportowych rosły szybciej niż ceny innych towarów.

Wykres 49. Mediana relacji inwestycji do przychodów firm z listy top-100 (w proc.)



Wykres 50. Mediana relacji inwestycji do przychodów w różnych przekrojach (w proc.)



*firmy uszeregowane od największej do najmniejszej

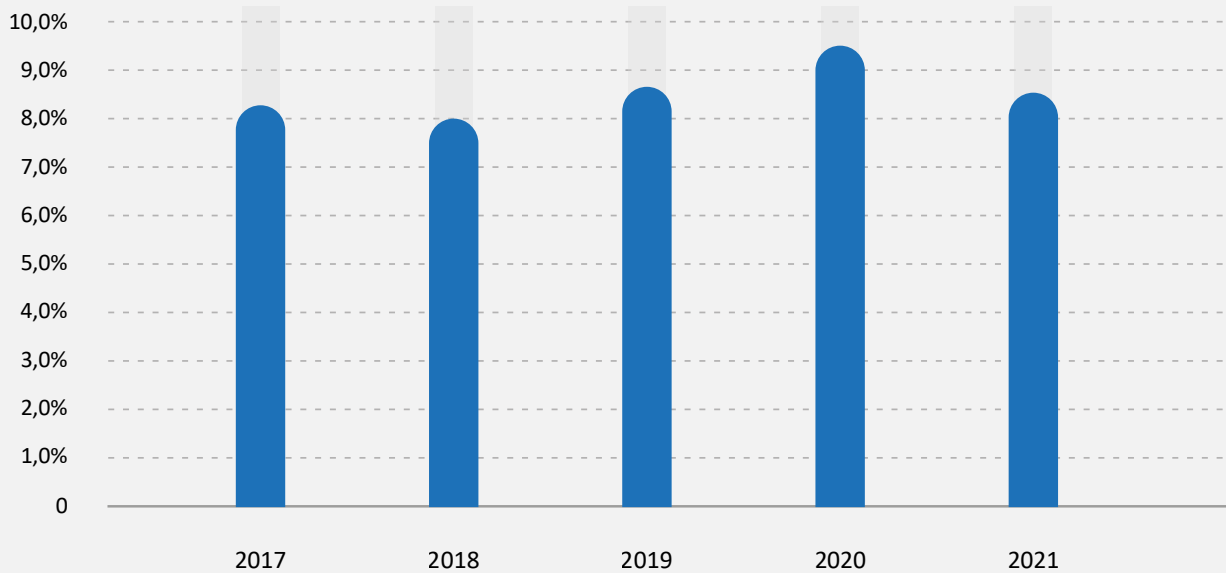
Źródło: opracowanie własne SpotData na podstawie sprawozdań spółek

KOSZTY PRACY

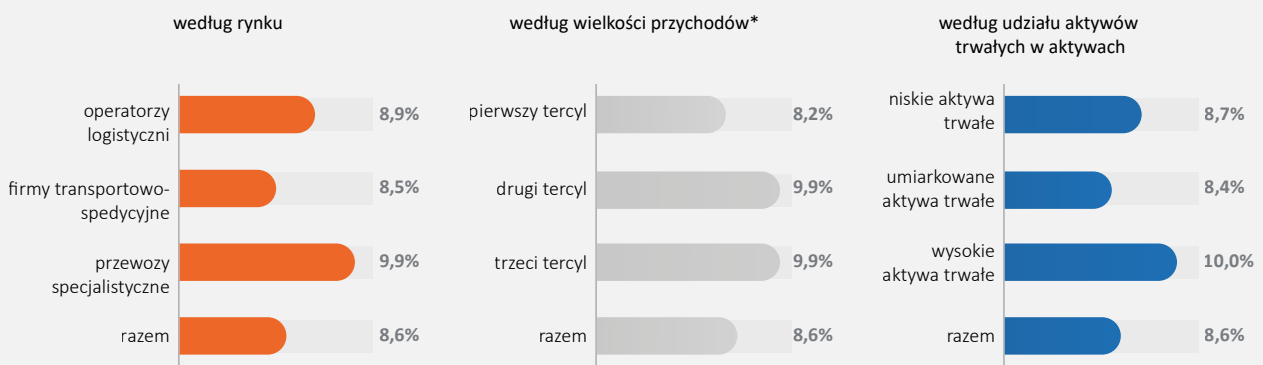
W odróżnieniu od pozostałych wskaźników udział kosztów pracy w przychodach zmienił się w relatywnie niewielkim stopniu po 2020 roku. Udział wynagrodzeń w przychodach wciąż jest bardzo wysoki w porównaniu do rentowności sprzedaży, której mediana wynosi 3,5 proc. Nie jest to natomiast zaskoczenie, ponieważ kierowcy pojazdów ciężarowych to jeden z najlepiej opłacanych zawodów w Polsce. O wysokości wynagrodzeń kierowców świadczy również roz-

kład udziałów kosztów wynagrodzeń według udziału aktywów trwałych w aktywach firmy. Wydawać by się mogło, że koszty amortyzacji dużej floty pojazdów oraz paliwa przeważają nad kosztami wynagrodzeń w większym stopniu. Tak się jednak nie dzieje i przedsiębiorstwa o najwyższym udziale aktywów trwałych mają jednocześnie największy udział wynagrodzeń w kosztach.

Wykres 51. Mediana relacji kosztów wynagrodzeń do przychodów firm z listy top-100 (w proc.)



Wykres 52. Mediana relacji kosztów wynagrodzeń do przychodów w różnych przekrojach (w proc.)



*firmy uszeregowane od największej do najmniejszej

Źródło: opracowanie własne SpotData na podstawie sprawozdań spółek



04

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA –
FLOTA

PRZYROST FLOTY TRANSPORTOWEJ

Lata 2021-2022 przyniosły wzrost liczby rejestracji pojazdów ciężarowych o wysokiej dopuszczalnej masie całkowitej, w tym głównie ciągników i naczep. Jednocześnie podaż nie nadążała za popytem i na rynku w pewnym momencie brakowało pojazdów.

W 2022 roku zarejestrowano w Polsce 295,8 tys. pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków, czyli samochodów, ciągników siodłowych, naczep i przyczep. Jest to liczba niemal identyczna, co w roku 2019, czyli tuż przed pandemią COVID-19. Jednak w strukturze rynku widać istotne zmiany. Znacznie wzrosła liczba rejestracji ciągników i naczep, a spadła liczba rejestracji samochodów ciężarowych. To ostatnie zjawisko wynika w pewnej mierze z ograniczeń podaży, braków komponentów i trudności w dostępie do nowych pojazdów, szczególnie tych najlżejszych.

Liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych (wraz z lekkimi pojazdami dostawczymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony) wyniosła w 2022 roku 139 tys. To o 15 proc. mniej niż w roku 2019. A pod koniec 2022 roku liczba rejestracji samochodów znajdowała się ok. 25 proc. poniżej trendu sprzed pandemii (ekstrapolowanego do 2022 r. – patrz wykres 53). Wyraźnie spadła liczba rejestracji nowych pojazdów lekkich o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że tego typu nowych pojazdów w 2022 roku pojawiło się na rynku 62,2 tys., czyli o 11 proc. mniej niż w roku 2019. Jednak spadek dotyczył też rejestracji samochodów używanych do 3,5 tony, a także samochodów ciężarowych

o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Braki na rynku nowych aut wywoływały niedobory na rynku aut używanych.

Liczba rejestracji przyczep wyniosła w 2022 roku 77 tys. i była o 11 proc. wyższa niż w roku 2019. Jednak liczba ta jest o ok. 15 proc. niższa, niż implikował trend wzrostowy z lat 2015-2019.

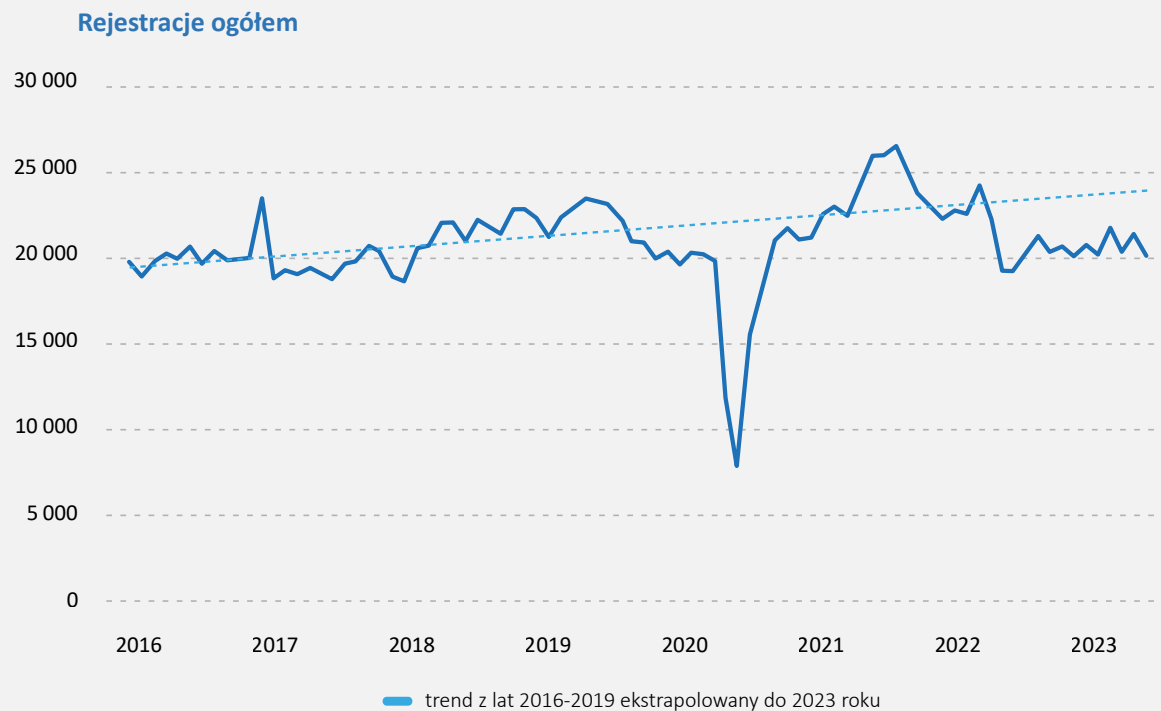
Inaczej wygląda sytuacja na rynku ciągników siodłowych i naczep. W 2022 roku zarejestrowano w Polsce 41 tys. ciągników, aż o 19 proc. więcej niż w 2019 roku. Miesięczne rejestracje na przełomie 2022 i 2023 roku były też o ok. 10 proc. wyższe niż trend sprzed 2020 roku. Za około dwie trzecie (dokładnie 63 proc.) rejestracji odpowiadają pojazdy nowe, za pozostał używane. Liczba rejestracji nowych pojazdów była w 2022 roku o 30 proc. wyższa niż w 2019 roku, więc udział nowych pojazdów w rynku rośnie.

Naczep rejestrowanych jest mniej więcej tyle, ile ciągników. W 2022 roku było to 39 tys., czyli o 19 proc. więcej niż w ostatnim roku przed pandemią COVID-19. Podobnie jak w przypadku ciągników, udział nowych pojazdów na rynku rejestrowanych naczep sięga ok. 65 proc.

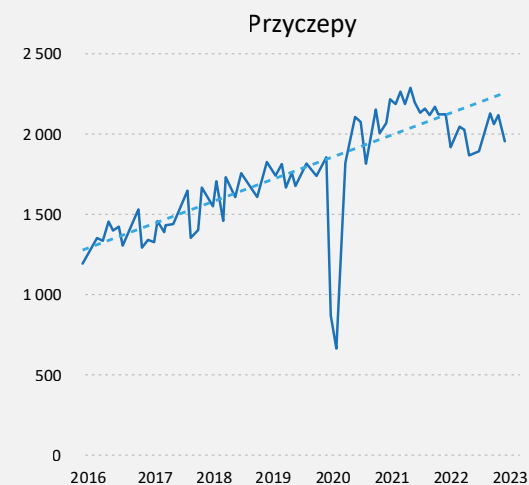
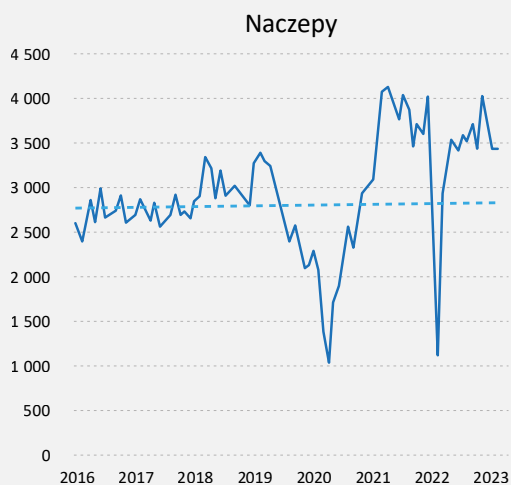
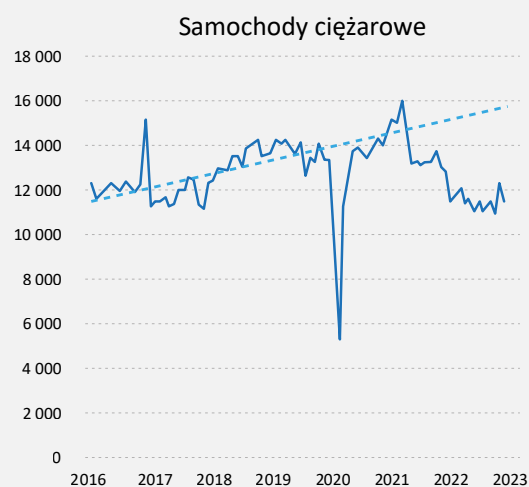
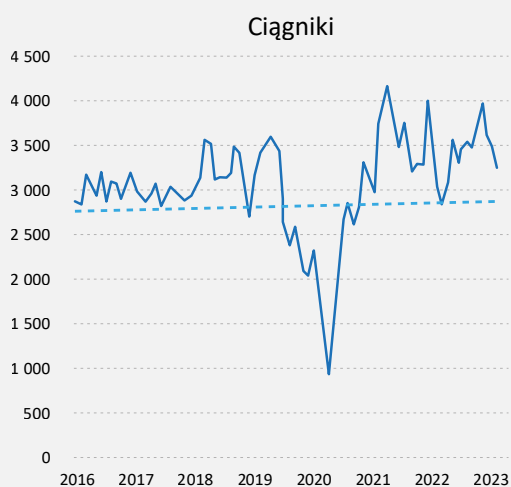
Pomimo wzrostu nakładów inwestycyjnych na środki transportu, liczba rejestracji pojazdów na rynku mogła być mniejsza niż popyt na nie. Widać to m.in. po spadku udziału aut nowych w rynku, a także po znaczącym wzroście cen.



Wykres 53. Miesięczna liczba rejestracji pojazdów ciężarowych w Polsce na tle trendu sprzed pandemii COVID-19



Rejestracje w podziale na samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe, przyczepy i naczepy



FLOTA POJAZDÓW WEDŁUG WIEKU

Spadek inwestycji w pojazdy w 2020 roku oraz ograniczenia w dostępności niektórych samochodów sprawiły, że przeciętny wiek floty transportowej zwiększył się. Jednocześnie przeciętny wiek floty w Polsce jest wciąż wyższy niż średnio w innych krajach UE. To wszystko oznacza, że potencjał inwestycyjny rynku jest nadal duży.

Jeśli chodzi o pracę przewozową w polskim transporcie w rozbiciu na wiek pojazdów, to w 2021 roku (ostatnie dostępne dane) byliśmy świadkami załamania trwającego od kilku lat trendu. W ostatnich latach rósł udział najnowszych pojazdów (do 5 lat) w ogólnej pracy przewozowej (w 2019 roku stanowiły już ponad 51 proc. ogółu tkm). W 2021 roku jednak przewozy najnowszymi pojazdami spadły, za to zdecydowanie wzrosły przewozy pojazdami starszymi (do 10 lat). Spowodowane to było pandemią COVID-19 – w roku 2020 roku i 2021 roku wielu przewoźników nie odnawiało floty, ponieważ dostępność nowych pojazdów była bardzo niska, a ich ceny bardzo szybko rosły. W związku z tym nie

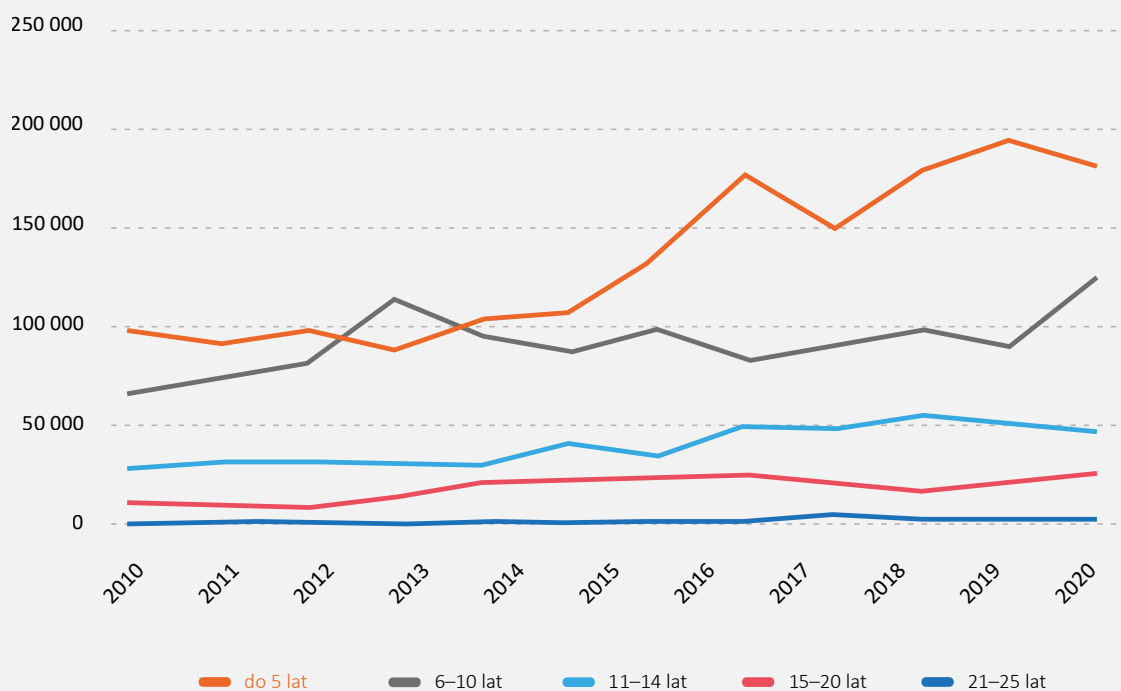
rosła pula najnowszych pojazdów, a wzrosła liczba tych powyżej 5 lat. Druga połowa 2022 roku przyniosła odblokowanie dostaw sprzętu oraz bardziej intensywne zakupy nowych pojazdów.

Flota pojazdów ciężarowych w Polsce jest wciąż znacznie starsza niż w innych krajach UE, w tym wielu krajach Europy Środkowej. Pod względem liczby samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w Polsce zaledwie 15 proc. stanowią te o wieku do pięciu lat, podczas gdy w Niemczech jest to 51 proc., we Francji 49 proc., a na Węgrzech 30 proc. Pod względem liczby samych ciągników siodłowych te najmłodsze stanowią w Polsce 28 proc. floty, podczas gdy w Niemczech jest to 74 proc., we Francji 66 proc, a na Węgrzech 39 proc.

Jednocześnie to, że praca przewozowa pojazdów nowych rośnie szybciej niż ich udział we flocie, oznacza, że wiele starszych pojazdów po prostu stopniowo przestaje być eksploatowanych – nawet jeżeli wciąż istnieją w statystykach.

Wykres 54. Ze względu na niedobory pojazdów w relacji do wielkości popytu na usługi po pandemii zwiększył się udział pojazdów w wieku 6-10 lat w przewozach towarów.

Praca przewozowa w milionach tonokilometrów w zależności od wieku pojazdu



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

PRZYROST FLOTY W POLSCE NA TLE INNYCH KRAJÓW UE

Na każde sto milionów tonokilometrów pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników przypada 16 nowo zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (nowych i używanych). To tyle ile średnio w UE, ale mniej niż na innych dużych rynkach – w Niemczech czy we Francji. To kolejny z argumentów wskazujących, że inwestycje w środki transportu w Polsce, choć rosną, nie wyglądają na zbyt wysokie.

Polska w ostatnich latach niemal zrównała się z Niemcami pod względem liczby nowo rejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników. Przy czym dotyczy to pojazdów nowych i używanych, gdyż pod względem pojazdów nowych Niemcy bezwzględnie wyprzedzają Polskę.

W Polsce w 2021 roku (ostatnie porównywalne dane) zarejestrowano 62 tys. samochodów ciężarowych i ciągników. Dotyczy to pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. W Niemczech było to 65 tys. Różnica (3 tys.) jest najmniejsza w historii, a jej zmniejszenie wynika zarówno z osłabienia na rynku niemieckim, jak i umocnienia na

rynku polskim. Przy czym jeżeli weźmiemy pod uwagę tylko samochody nowe, to w Niemczech rejestruje się ich dwukrotnie więcej niż w Polsce.

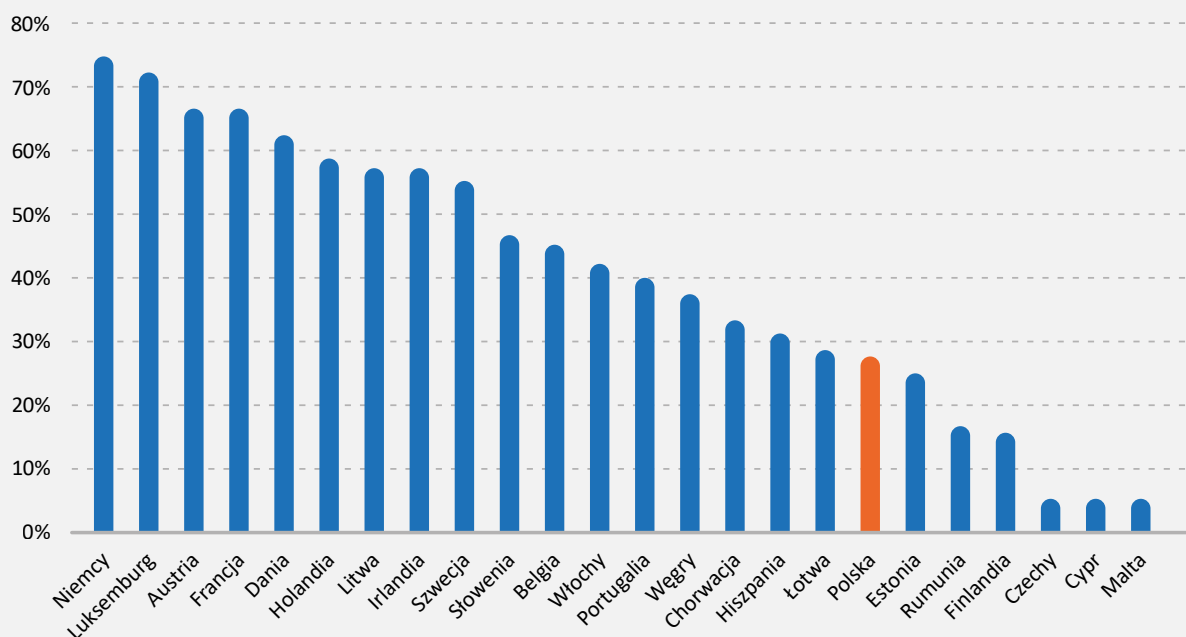
W przypadku rejestracji samych ciągników Polska już wyprzedziła Niemcy. W Polsce zarejestrowano ich w 2021 roku 42 tys., a w Niemczech 30 tys.

Wzrost znaczenia polskiego rynku jest zjawiskiem naturalnym. Polska jest największym europejskim rynkiem pod względem pracy przewozowej wykonanej przez lokalne firmy – pracy zarówno na trasach krajowych, jak i zagranicznych. A istnieje bardzo wysoka korelacja (93 proc. na skali od -100 do 100 proc.) pomiędzy pracą przewozową dla danego kraju a przyrostem floty.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę wielkość i dynamikę rynku, inwestycje w nowe pojazdy w Polsce nie są bardzo wysokie. Pod względem liczby nowo zarejestrowanych pojazdów na każde sto milionów tonokilometrów (tkm) siedem krajów UE wyprzedza Polskę – są to: Dania, Słowacja, Austria, Francja, Belgia, Niemcy i Węgry.

Wykres 55. *Pomimo intensywnych inwestycji Polska ma wciąż relatywnie starszą flotę pojazdów niż większość krajów UE. W Polsce częstsze jest wykorzystywanie pojazdów używanych.*

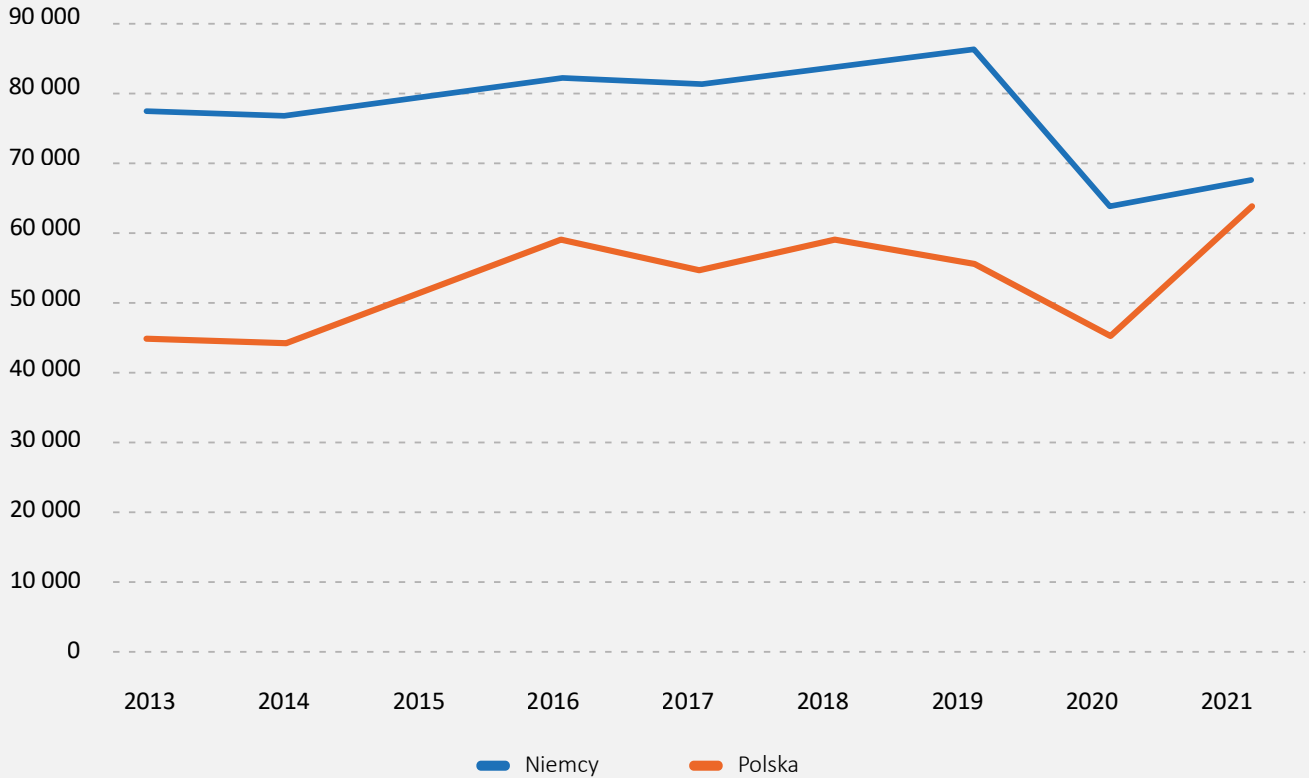
Udział samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w wieku do pięciu lat w ogólnej flocie



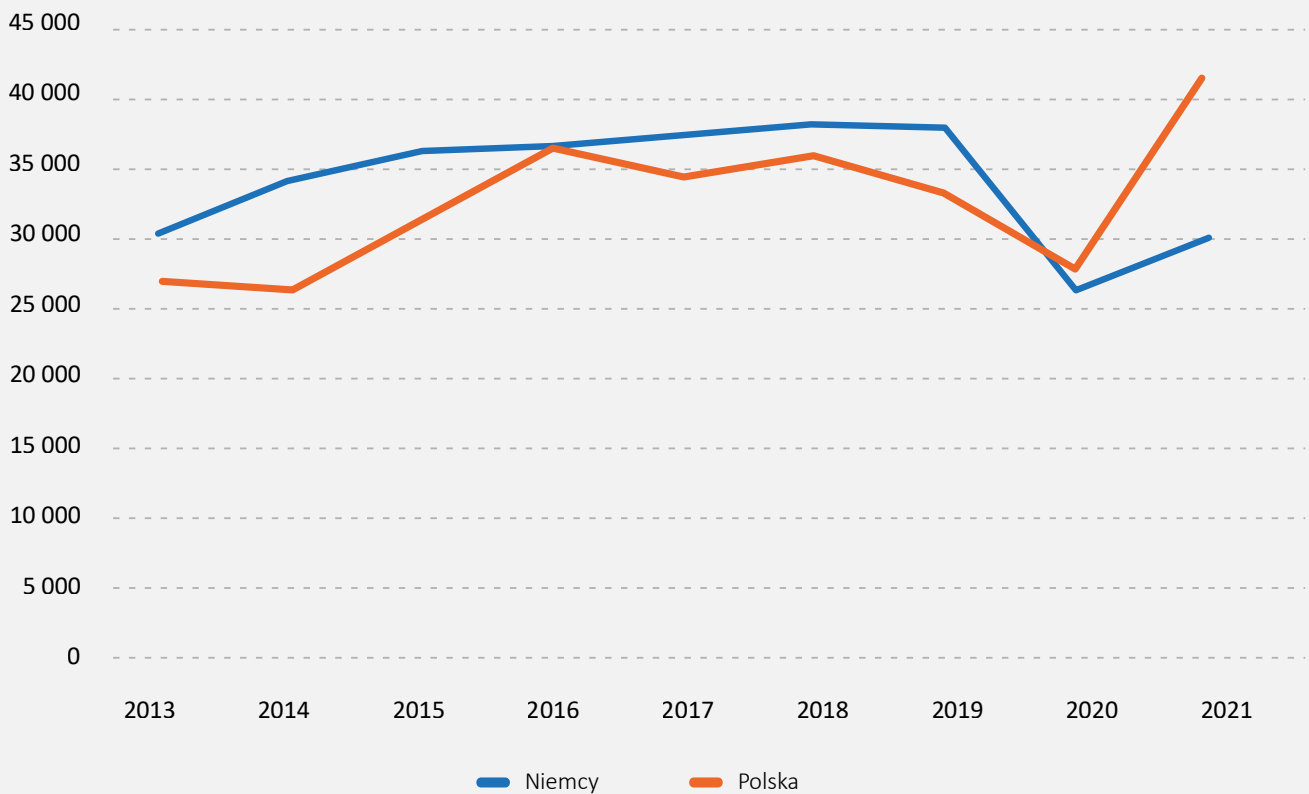
Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych Eurostatu

Wykres 56. Polska niemal zrównała się z Niemcami pod względem liczby nowo rejestrowanych samochodów ciężarowych (choć w niemałej mierze wynika to z wysokiej liczby rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych zza granicy).

Liczba rejestracji samochodów ciężarowych (wraz z ciągnikami siodłowymi) w Polsce i Niemczech

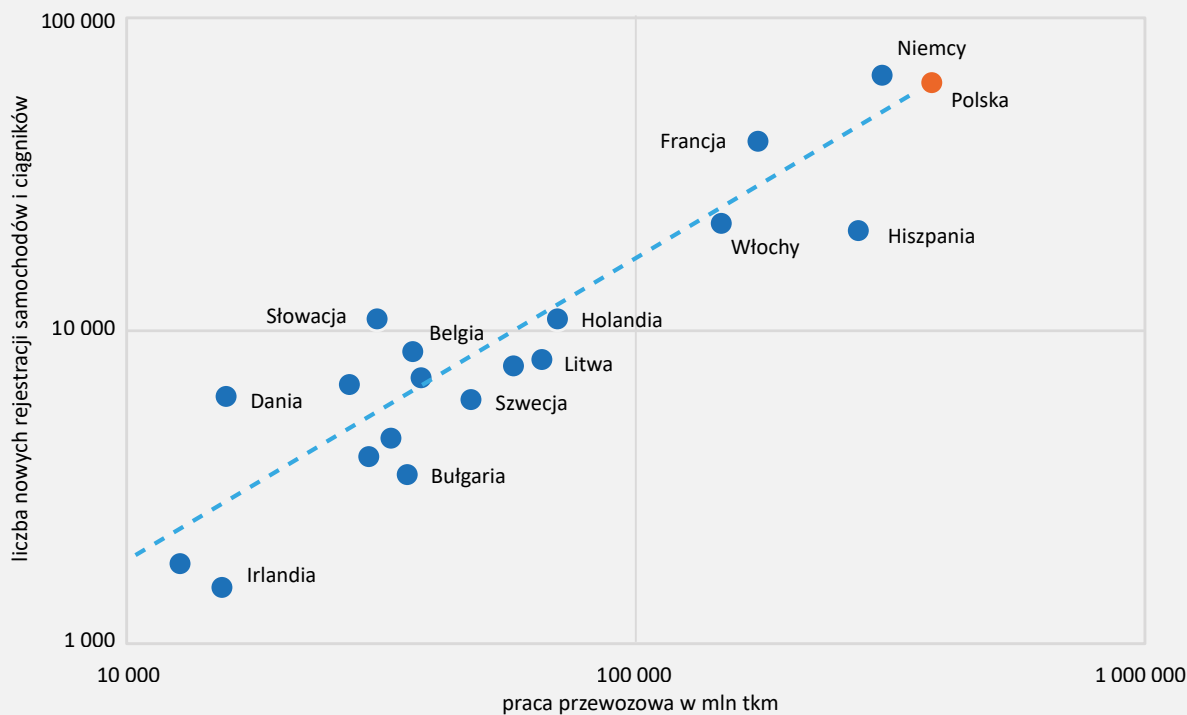


Liczba rejestracji ciągników siodłowych w Polsce i Niemczech



Wykres 57. Inwestycje są funkcją pracy przewozowej, Polska więc – jako lider rynku transportu drogowego – jest też jednym z liderów pod względem rejestracji pojazdów.

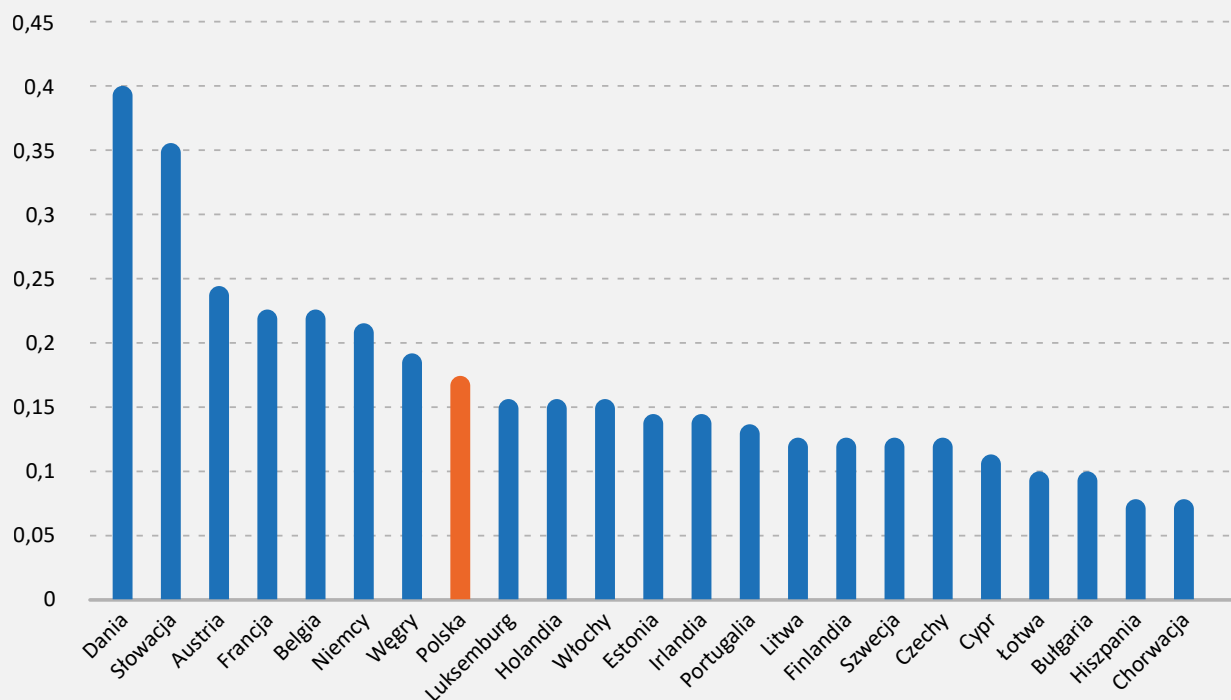
Liczba rejestracji samochodów ciężarowych na tle pracy przewozowej w 2021 r.



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

Wykres 58. Pod względem relatywnej liczby nowo zarejestrowanych pojazdów siedem krajów UE wyprzedza Polskę.

Liczba rejestracji samochodów ciężarowych (wraz z ciągnikami) w przeliczeniu na milion tonokilometrów pracy przewozowej, w 2021 r.



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

NOWA FLOTA WEDŁUG DMC

Istnieje ukształtna relacja między dopuszczalną masą całkowitą pojazdu a dynamiką rejestracji. Patrząc długookresowo, najszybciej rośnie liczba pojazdów lekkich, o dmc do 3,5 tony, oraz ciężkich – o dmc powyżej 12 ton. Spada natomiast liczba pojazdów w średnich segmentach. Widać to zarówno w Polsce, jak i innych krajach UE. Odzwierciedla to zmianę struktury sieci logistycznych, które coraz mocniej oparte są na dużych hubach, a także rosnącą rolę handlu internetowego.

W roku 2021 liczba zarejestrowanych samochodów lekkich w Polsce była niemal o jedną piątą wyższa niż średnia dla lat 2013-2019. I to pomimo, że istniał problem z dostępnością tego typu pojazdów na rynku ze względu na ograniczenia w łańcuchach dostaw. Przy czym gwałtowny wzrost w tym segmencie dotyczy nie tylko Polski, ale też innych krajów europejskich. Udział Polski w nowych rejestracjach w 2013 roku wynosił 8,8 proc., a w 2021 roku – 9,8 proc. Przyrost nie jest duży. Różnica między Polską a innymi krajami polega

nych europejskich krajów. W 2021 roku liczba zarejestrowanych samochodów o dmc między 3,5 a 12 ton obniżyła się w Polsce o 31 proc. w stosunku do średniej z lat 2013-2019. W Niemczech spadek był identyczny. I nie jest to kwestia niskiej dostępności pojazdów, ponieważ tempo spadku po pandemii było podobne, jak przed nią. Przyczyną może być raczej zmieniająca się struktura przewozów – wzrost znaczenia dużych hubów logistycznych, między którymi przejazd odbywa się pojazdami ciężkimi, a do których dowóz od klientów odbywa się nierzadko pojazdami o niższym wskaźniku dmc.

Największy wzrost dotyczy natomiast pojazdów ciężkich, o dmc powyżej 12 ton. W Polsce w 2021 roku tego typu samochodów zarejestrowano o 29 proc. więcej niż średnio w latach 2013-2019. W Niemczech dynamika w tym segmencie była ujemna (-10 proc.), ale i tak znacznie wyższa niż w przypadku samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 a 12 ton (średnio -31 proc.).



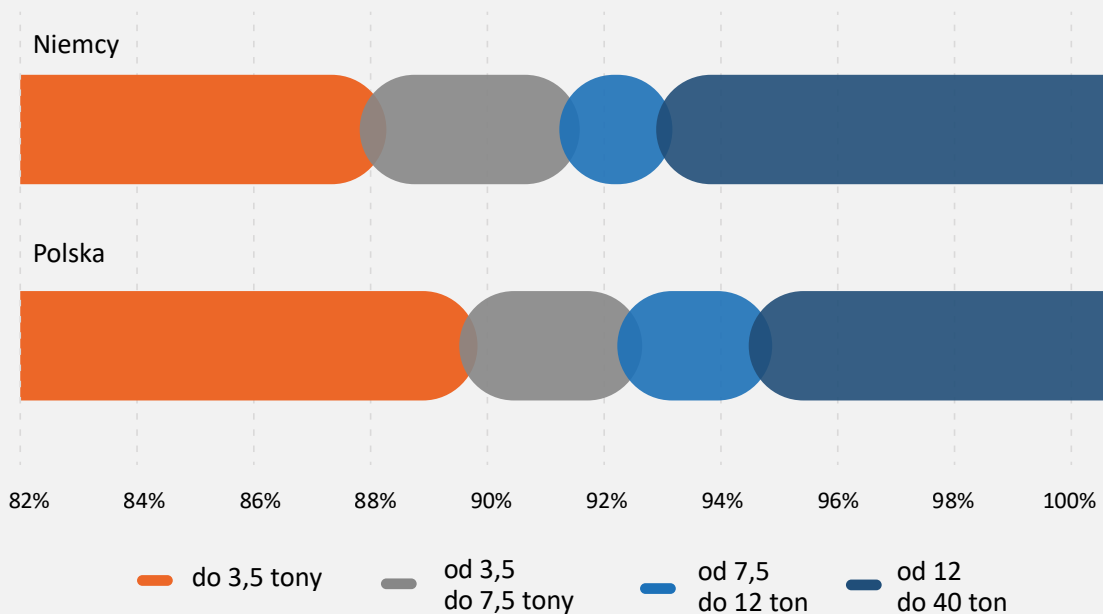
jednak na tym, że w Polsce liczba rejestracji po pandemii COVID-19 była wyższa niż w ostatnim roku przed pandemią, a średnio w innych krajach UE było odwrotnie. Dlaczego tak się stało? Najbardziej oczywistym wyjaśnieniem może być to, że w Polsce relatywnie mocniejszy niż w innych krajach UE był przyrost e-handlu. Polska była bardziej zapóźniona pod tym względem i pandemia wywołała szybsze tempo przemian. Inną przyczyną jest to, że w polskim rynku większy udział mają samochody używane, których dostępność była mimo wszystko większa niż samochodów nowych.

Systematycznie spada liczba samochodów o dmc między 3,5 a 10-12 ton. Dotyczy to zarówno rynku polskiego, jak i in-

Zmiana struktury rynku i przesunięcie w kierunku samochodów ciężkich może mieć swoje źródło w rozwoju sieci logistycznych. Rynek jest w coraz większym stopniu obsługiwany przez transport drogowy, realizowany między dużymi hubami logistycznymi. Ten typ organizacji rynku jest bardziej efektywny niż transport całopojazdowy, a także lepiej przystosowany do wyzwań związanych z transformacją energetyczną i przemianami na rynku pracy. W przyszłości wszystkie potencjalne zmiany technologiczne – takie jak autonomiczne i półautonomiczne pojazdy, transport konwojami, fragmentacja sieci przewozowej – będzie łatwiej implementować w warunkach sieci opartej na dużych centrach logistycznych.

Wykres 59. Liczbowo za zdecydowaną większość rejestrowanej floty odpowiadają pojazdy lekkie, ale o przyroście zdolności przewozowych decydują w dużej mierze pojazdy ciężkie.

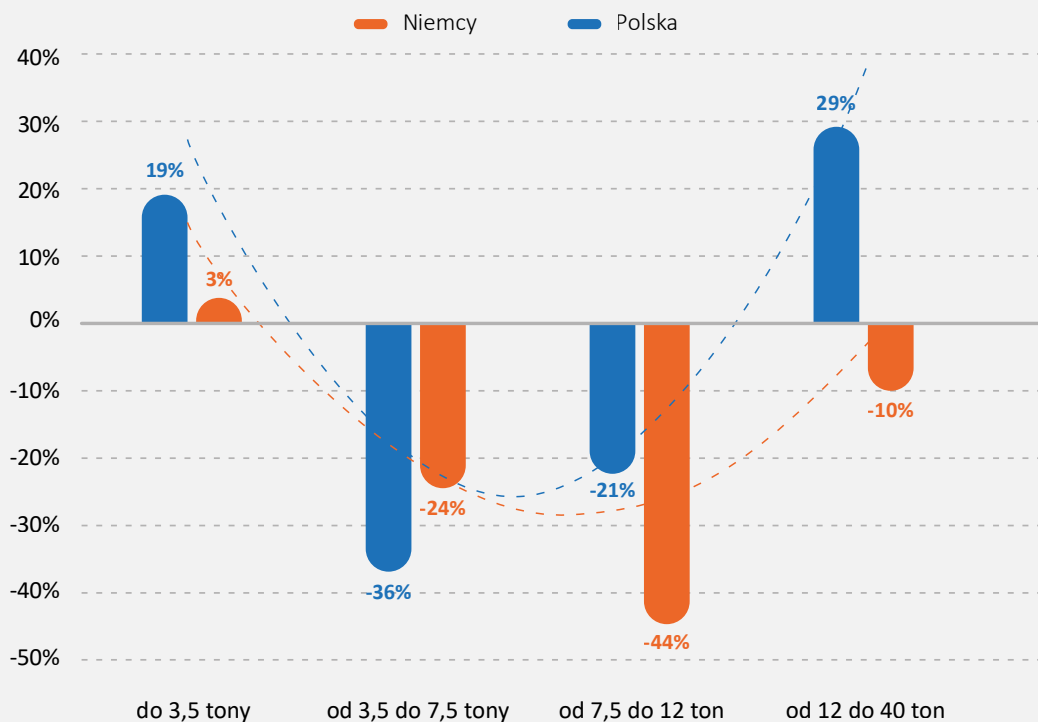
Udział rejestracji samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej w 2021 r. w Polsce i Niemczech



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

Wykres 60. Ukształtana relacja między dopuszczalną masą całkowitą pojazdu a dynamiką rejestracji.

Liczba rejestracji samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej, w 2021 r. w Polsce i Niemczech, w relacji do średniej z lat 2013-2019, w procentach



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

NOWA FLOTA WEDŁUG RODZAJU NAPĘDU

Liczba samochodów ciężarowych o napędach alternatywnych, innych niż olej napędowy, rośnie szybko, ale jest wciąż bardzo niska. Bardzo mało jest aut o napędzie elektrycznym. Rewolucja technologiczna jednak dopiero się zaczyna i prawdopodobnie przyspieszy w nadchodzących latach.

Liczba rejestracji samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, o napędach alternatywnych, w 2021 roku wyniosła w Polsce 3168. Było to o 12 proc. więcej niż w 2019 roku i aż o 1500 proc. więcej niż w 2018 roku. Jest to wciąż tylko 5,5 proc. w relacji do wszystkich rejestracji samochodów ciężarowych. Chociaż warto zauważyć, że pod tym względem Polska wypada lepiej niż większość krajów europejskich. Nawet lepiej niż Norwegia (4 proc.), która generalnie jest liderem adaptacji nowych technologii motoryzacyjnych. Szybki rozwój rynku i wysokie inwestycje sprawiają, że wprowadzanie nowych technologii może być w Polsce szybsze niż w przeciętnym kraju UE.

Adaptacja paliw alternatywnych w segmencie pojazdów lżejszych – o dmc do 3,5 tony – nie jest wbrew pozorom wyższa niż wśród samochodów średnich i ciężkich. W Polsce tego typu paliwa odpowiadały w 2021 roku za 3,5 proc.

nowych rejestracji. Pod tym względem Polska jest dokładnie medianowym europejskim krajem. Liderem są kraje skandynawskie – Szwecja i (niebędąca członkiem UE) Norwegia – gdzie rejestracje pojazdów z napędem alternatywnym sięgają między 10 a 17 proc. rynku.

Dane porównawcze Eurostatu na temat liczby rejestracji wszystkich pojazdów dostępne są maksymalnie za rok 2021. Ale dane o rejestracji nowych pojazdów, publikowane przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA), są dostępne za rok 2022. I widać w nich spowolnienie rejestracji pojazdów o napędach alternatywnych. O ile w 2022 roku rejestracje nowych pojazdów z silnikiem Diesla wzrosły w Polsce o 10,7 proc., a w całej UE o 3,7 proc., o tyle rejestracje nowych pojazdów z silnikiem alternatywnym spadły w Polsce o 62 proc., a w całej UE o 14 proc. Spadek wynika m.in. ze wstrząsów na rynkach energetycznych wywołanych przez wojnę w Ukrainie i jej konsekwencje dla cen energii. Najmocniej spadły rejestracje pojazdów napędzanych gazem LNG, co wynika z drastycznych podwyżek cen tego paliwa. Jednak w 2023 roku ceny gazu LNG zaczęły się wyraźnie obniżać, więc możliwy jest powrót do zainteresowania pojazdami napędzanymi właśnie LNG.

“



Michał Niemiec

Sales Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

BioLNG jako niezbędny element do osiągnięcia zerowej emisji

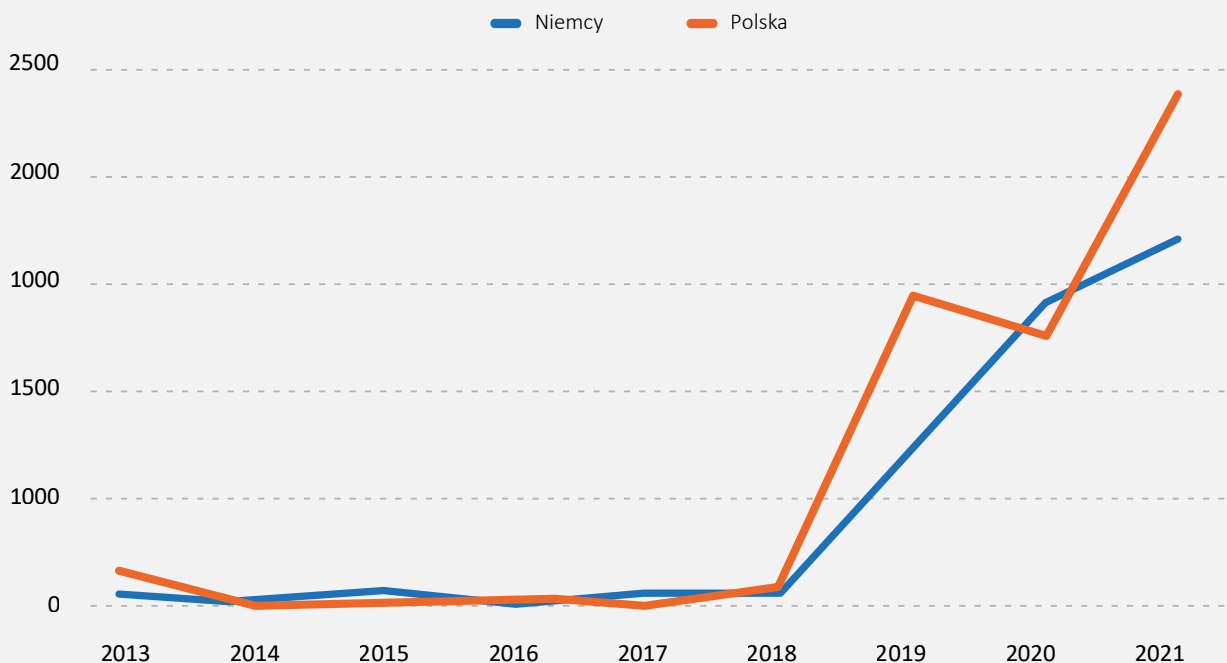
Zerowa emisja netto jest jednym z kierunków w naszej strategii Powering Progress, w ramach której chcemy zapewnić wartość dodaną naszym klientom, akcjonariuszom i ogółowi społeczeństwa. Do 2050 roku Shell chce stać się biznesem energetycznym o zerowej emisji netto. Podążając w tym kierunku, podjęliśmy szereg działań, w tym na rynku polskim, związanych z rozwojem i promocją paliw alternatywnych.

Zgodnie z pakietem regulacji Fit for 55 określony został cel w postaci ograniczenia emisyjności gospodarki, ale nie zostały określone sposoby dotarcia do tego celu. Naszym zdaniem BioLNG będzie niezbędne do realizacji tego celu. Regularnie poszerzamy sieć stacji oferujących tankowanie LNG, a docelowo BioLNG. Obecnie Shell dysponuje dostępem do sieci ładowania samochodów elektrycznych, a kolejnym krokiem będzie rozwój sieci przeznaczonej dla pojazdów ciężarowych. Zapowiadane regulacje dotyczące wycofania ze sprzedaży nowych pojazdów spalinowych do 3,5 tony po 2035 roku mogą w przyszłości objąć również floty ciężarowe.

”

Wykres 61. Szybko rośnie liczba samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi, choć w dużej mierze jest to gaz. Samochodów ciężarowych na prąd nie rejestruje się prawie w ogóle.

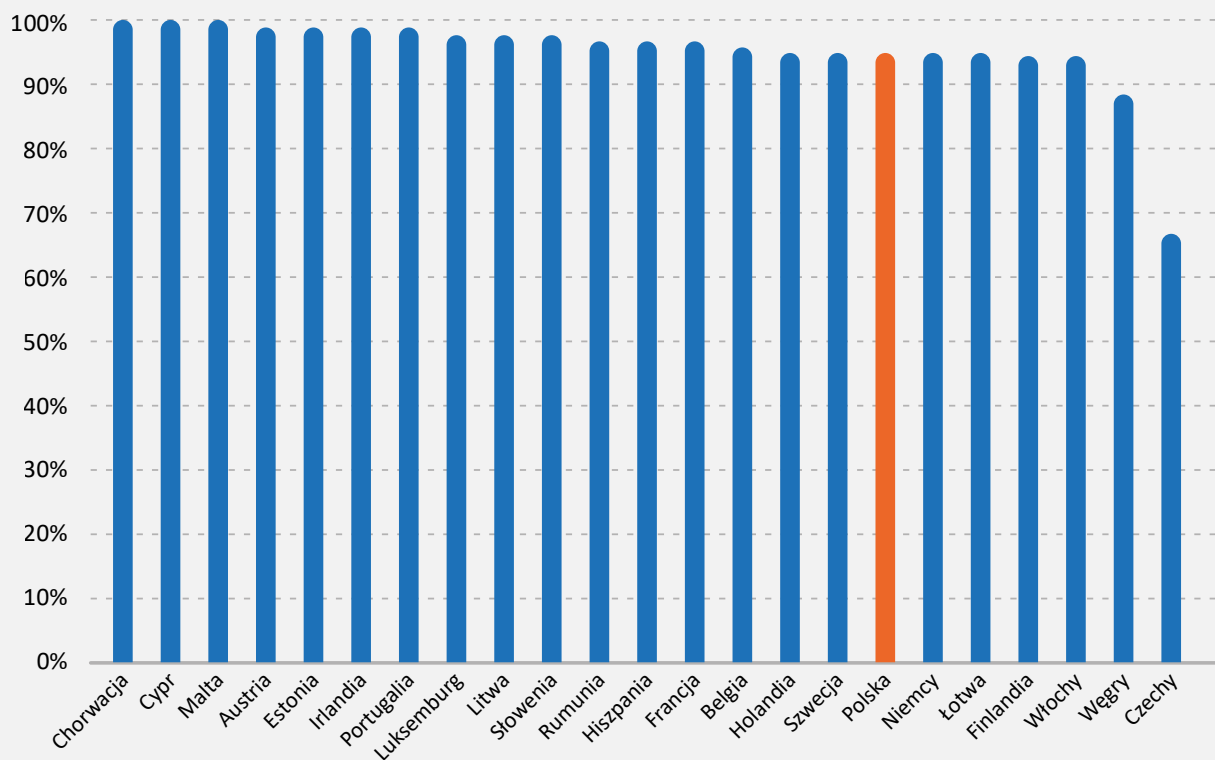
Liczba rejestracji ciągników na paliwa alternatywne (gaz, prąd, biodiesel itd.)



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

Wykres 62. Polskie firmy szybciej wymieniają flotę na paliwa alternatywne niż przeciętnie w innych krajach UE, choć wciąż jest to margines rynku.

Udział ciągników z silnikiem Diesla w rejestracjach ciągników ogółem w 2021 r.



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

LNG, ELEKTROMOBILNOŚĆ I WODÓR JAKO ALTERNATYWY DLA OLEJU NAPĘDOWEGO

180 proc.

– o tyle zwiększyła się w UE flota pojazdów ciężarowych napędzanych LNG między 2019 a 2022 rokiem. Za dużą część nowych rejestracji odpowiada polski rynek.

Jeszcze w 2012 roku, wedle danych Komisji Europejskiej, w krajach UE zarejestrowanych było tylko 18 samochodów ciężarowych (powyżej 3,5 tony) napędzanych silnikiem na gaz LNG (liquefied natural gas). W 2019 r. było ich niewiele ponad 4 tys., a w 2022 roku już ponad 11 tys. (dokładnie 11,3 tys.). Ich udział we flocie pojazdów z napędem alternatywnym zwiększył się z 14 do 25 proc. W samym 2022 roku przyrost tej floty zwolnił – jak wspomniano w poprzednim podrozdziale – z powodu znaczącego wzrostu cen gazu wywołanego wojną w Ukrainie i odcięciem dostaw gazu do Europy przez Rosję (co podbiło ceny na wszystkich rynkach). Jednak w 2023 roku ceny gazu bardzo wyraźnie spadły, co może wpłynąć na ponowny wzrost zainteresowania LNG.

W Polsce flota pojazdów napędzanych LNG rośnie szybciej niż ogółem w UE, ponieważ ten rynek zaczął się rozwijać dynamicznie dopiero od 2022 roku. Jeszcze w 2019 roku w Polsce zarejestrowanych było niecałe 100 pojazdów napędzanych LNG, a w 2022 roku było to już 2,7 tys. Największy przyrost floty miał miejsce w 2021 roku, kiedy zarejestrowano 1,4 tys. nowych pojazdów napędzanych LNG. W Polsce gaz jest absolutnie dominującym paliwem alternatywnym, ponieważ liczba ciężarowych samochodów elektrycznych na polskich drogach wynosiła w 2022 roku kilkanaście sztuk.

Na europejskim rynku zaczyna być dostępne BioLNG, czyli gaz pozyskiwany ze źródeł odnawialnych (odpady roślinne, od-

chody zwierzęce itp.). Paliwo LNG i BioLNG mają takie same właściwości, więc mogą być wymiennie stosowane w tych samych pojazdach. Duże firmy coraz częściej informują o wykorzystaniu BioLNG. Na przykład firma Nestle (producent wyrobów spożywczych), operująca częściowo własną flotą pojazdów, poinformowała, że 75 proc. jej floty w Wielkiej Brytanii i Irlandii to będą wkrótce pojazdy napędzane BioLNG. Na możliwy szybki rozwój tego segmentu w najbliższych latach wskazują inwestycje w moce produkcyjne biometanu. Z danych organizacji EBA (European Biogas Association) wynika, że do 2024 roku w Europie ma funkcjonować 80 biometanowni w porównaniu do 16 w 2021 roku. Również regulacje europejskie będą tworzyły bodźce prawne do rozwoju rynku biogazu. Ze strategii Fit for 55 Unii Europejskiej wynika, że do 2030 roku w UE ma być produkowane 35 mld metrów sześciennych biometanu wobec ok. 3,5 mld w 2021 roku.

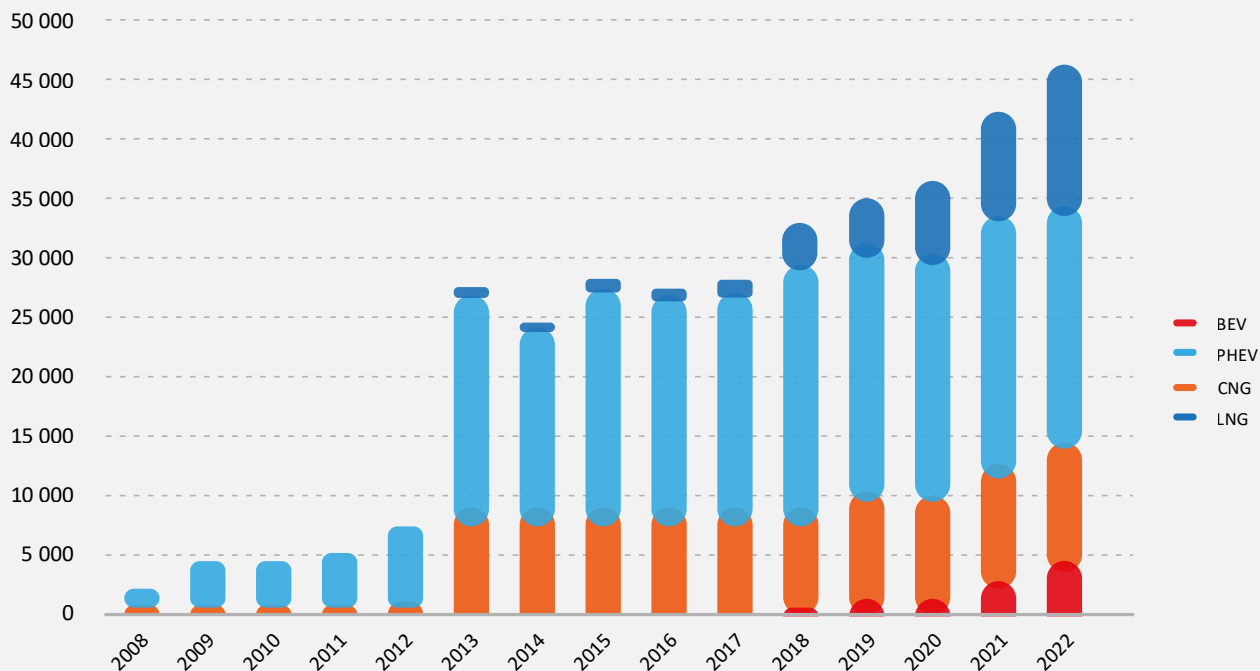
Coraz szybciej rozwija się też rynek pojazdów elektrycznych, choć jest on wciąż znacznie mniejszy niż rynek pojazdów napędzanych gazem. W 2022 roku flota ciężarowych samochodów elektrycznych w UE wynosiła 3,8 tys. sztuk wobec 1,3 tys. w 2021 roku i zaledwie 0,6 tys. w 2019 r. W przeciwieństwie do samochodów napędzanych gazem samochody elektryczne zaliczyły bardzo wyraźny przyrost w 2022 roku – aż o 190 proc., szybciej niż w którymkolwiek poprzednim roku. Jest to oczywiście efekt wzrostu cen paliw.

W Polsce flota pojazdów elektrycznych rośnie znacznie wolniej. Z danych Europejskiego Obserwatorium Paliw Alternatywnych (portal UE śledzący zmiany na rynku transportu z perspektywy wykorzystania nowych źródeł energii) wynika, że w 2022 roku w polskich firmach jeździło tylko 12 samochodów ciężarowych o napędzie elektrycznym.



Wykres 63. W UE szybko rośnie liczba samochodów ciężarowych napędzanych LNG, coraz szybciej liczba tych napędzanych bateriami elektrycznymi

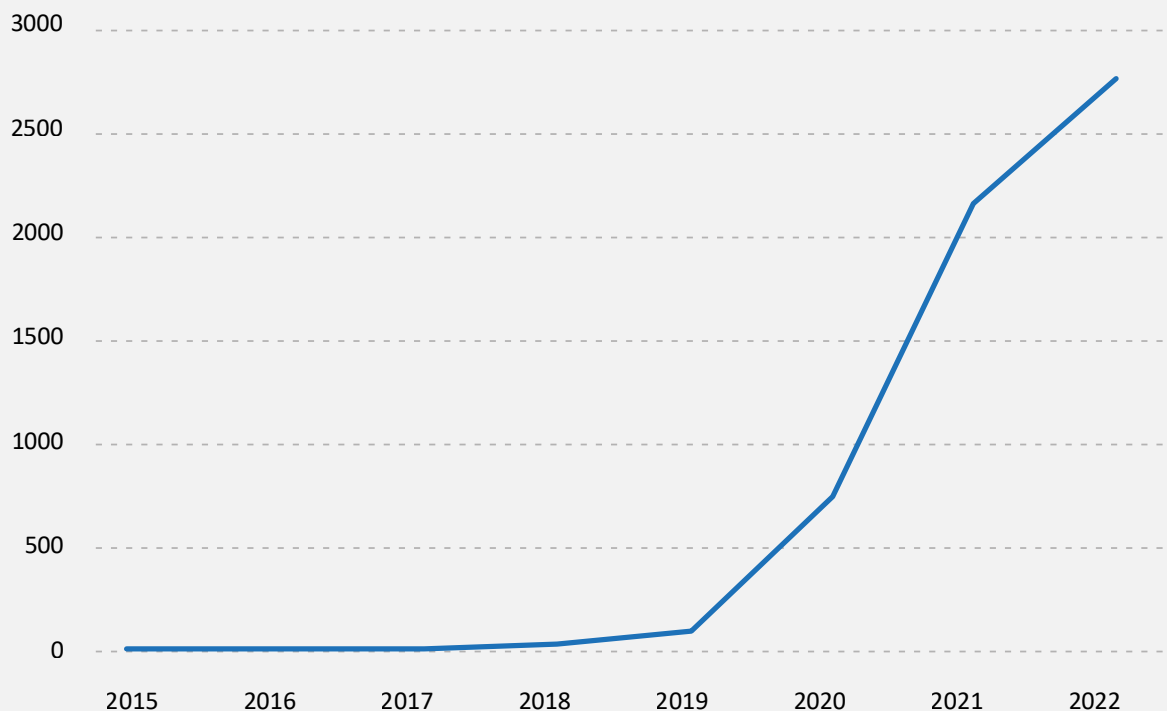
Flota pojazdów ciężarowych na paliwa alternatywne w Unii Europejskiej



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

Wykres 64. Od 2020 roku w Polsce nastąpił bardzo szybki przyrost liczby samochodów ciężarowych napędzanych LNG

Flota pojazdów ciężarowych napędzanych LNG w Polsce



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

PRZEWIDYWANY ROZWÓJ FLOTY O ALTERNATYWNYCH NAPĘDACH – BADANIE

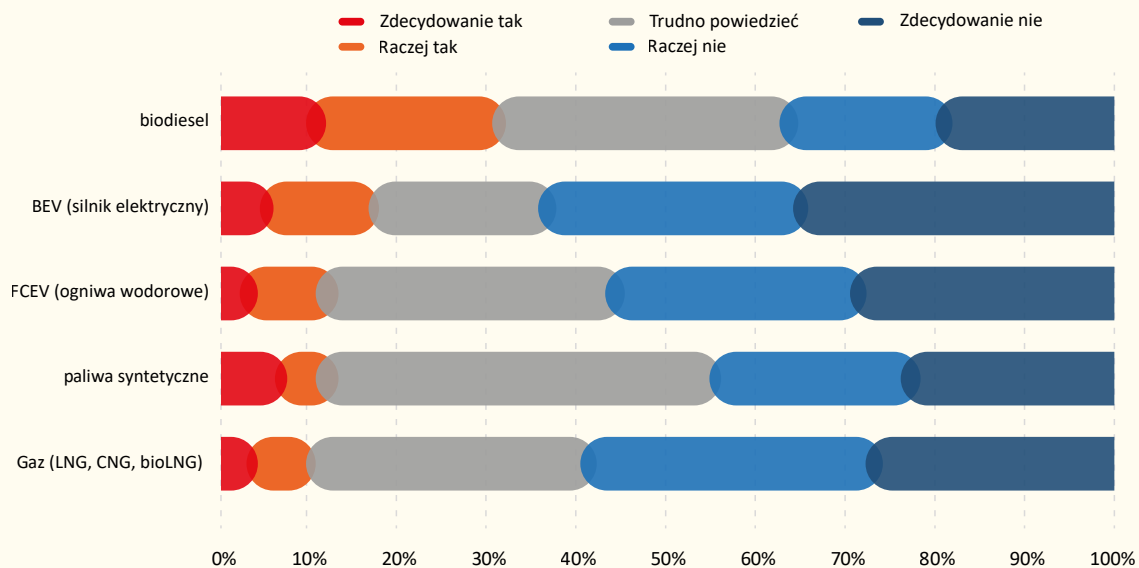
Co trzecia firma planuje rozwijanie floty pojazdów na biodieselu, niemal co piąta flotę pojazdów elektrycznych – wynika z badania SpotData i TLP wśród firm transportowych. Ale ge-

neralnie chęć do inwestycji w pojazdy na paliwa alternatywne jest niska. Panuje brak wiary w to, że w najbliższych latach tego typu pojazdy będą opłacalne.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 65. *Biodiesel to najpopularniejsze paliwo alternatywne. Chęć firm do inwestycji w pojazdy o napędzie elektrycznym czy wodorowym, a nawet gazowym, jest bardzo niska.*

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



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023



Alicja Badowska

Marketing Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

Wymóg ograniczania emisji pojawia się w przetargach na usługi

Dużym wyzwaniem dla transportu drogowego jest konieczność dekarbonizacji i potrzeba szukania niskoemisyjnych alternatyw dla diesla, takich jak LNG, BioLNG, HVO czy wodór. W przetargach na usługi transportowe ograniczenie wysokości emisji CO₂ zaczyna pojawiać się jako jedno z wymagań. Firmy transportowe coraz częściej decydują się na zakup ciągników zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. LNG.

Odpowiadając na potrzeby przewoźników, Shell inwestuje w sieć stacji z błękitnym paliwem. Już teraz posiadamy sieć sześciu stacji Shell LNG w Polsce i ponad 50 w całej Europie. Paliwo Shell BioLNG blend jest już dostępne w Niderlandach, wkrótce w Niemczech, a następnie w kolejnych krajach.



Droga do neutralności emisyjnej – studium przypadku Shell

Shell do 2050 roku stanie się biznesem energetycznym o zerowej emisji netto. Oznacza to, że redukuje emisje ze swojej działalności oraz z paliw i innych produktów energetycznych, które oferuje klientom. Polska, jako lider sektora transportowego na starym kontynencie, może odegrać istotną rolę w procesie dekarbonizacji.

Transport odpowiada obecnie za około jedną czwartą światowych emisji CO₂.^{*} Celem Shell jest wspieranie firm transportowych w dążeniu do dekarbonizacji, a tym samym obsługi nawet najbardziej wymagających klientów. Firma podjęła wiele działań związanych z rozwojem i promocją paliw alternatywnych, które pomogą dostosować się do przyszłych ambitnych planów dekarbonizacji transportu drogowego. Na poziomie Europy Shell inwestuje w LNG/BioLNG, HVO/Renewable Diesel, wodór oraz sieć stacji ładowania. Dodatkowo oferuje swoim klientom usługę kompensacji CO₂ i wydaje certyfikaty kompensacyjne.

Shell LNG / BioLNG

Jednym z dostępnych już teraz paliw alternatywnych jest LNG – czysta, bezbarwna i nietoksyczna ciecz powstająca po schłodzeniu gazu ziemnego do -162°C. Shell jest obecnie największym na świecie niezależnym producentem skroplonego gazu ziemnego, na wszystkich etapach jego pozyskiwania. LNG to czystsze źródło energii niż np. olej napędowy, które może realnie pomóc w procesie dekarbonizacji i przyczynić się do obniżenia lokalnych emisji spalin oraz globalnej emisji gazów cieplarnianych.

Ciągniki zasilane LNG są obecnie najlepszą dostępną alternatywą dla pojazdów napędzanych dieslem ze względu na oferowane zasięgi. Liczba kilometrów, które można pokonać bez tankowania, zależy od wielkości zbiornika i jego specyfikacji technicznych, ale może wynosić znacznie ponad 1 tys. km. Dlatego to właśnie LNG jest najlepszym rozwiązaniem dla transportu długodystansowego.

Shell regularnie poszerza sieć stacji LNG. Obecnie na polskim rynku funkcjonuje już sześć stacji LNG, wpisujących się w europejski korytarz TEN-T ciągnący się od Hiszpanii do Polski. Pierwszą tego typu inwestycją była stacja w Bielaniech Wrocławskich (październik 2020), następnie lokalizacje w Świecku (lipiec 2021), Piotrkowie Trybunalskim (luty 2022), Iłowej (luty 2022), Jędrzychowicach (kwiecień 2022) oraz Wrześni (grudzień 2022). W tym roku planowane jest otwarcie sta-

cji w Gliwicach. Także globalnie rynek LNG stale się rozrasta. Europejska sieć Shell LNG to ponad 60 stacji własnych, a Shell LNG Card jest akceptowana w ponad 150 punktach.

Celem długoterminowym Shell wspierającym dekarbonizację jest BioLNG, które powstaje z odpadów organicznych i dzięki temu może prowadzić do ujemnej emisji CO₂. LNG i BioLNG mają te same właściwości i mogą być wymiennie stosowane w tych samych pojazdach. BioLNG blend jest już dostępne w Niderlandach i oferuje około 30 proc. redukcji CO₂e (ekwiwalent dwutlenku węgla) klientom, którzy korzystają z sieci Shell. Firmy transportowe, tankujące w Niderlandach, mogą otrzymać zaświadczenia potwierdzające zasilanie ich floty tym błękitnym paliwem. Dodatkowo w Niemczech trwa budowa skraplarni Shell, która umożliwi korzystanie z redukcji CO₂ na jeszcze większą skalę.

HVO / Shell Renewable Diesel

HVO (hydro-treated vegetable oil) to hydrolafinowany olej roślinny, który gwarantuje niższą emisję CO₂ przy spalaniu. Ten rodzaj paliwa to najwygodniejsza alternatywa dla klasycznego diesla, ponieważ może być stosowana w tych samych pojazdach bez konieczności wprowadzania jakichkolwiek modyfikacji. HVO/Renewable Diesel jest dostępny na wybranych stacjach Shell w Holandii, Szwecji, Norwegii i Finlandii. Już niedługo zostaną otwarte pierwsze lokalizacje z tym rodzajem paliwa w Belgii.

Wodór / Shell Hydrogen

Wodór ma do odegrania kluczową rolę w pomaganiu światu w osiągnięciu zerowej emisji netto. Strategią Shell w nadchodzących latach jest stać się wiodącym graczem w globalnej gospodarce wodorowej. Wodór jest coraz bardziej atrakcyjną opcją dla sektora transportu. Jego wysoka gęstość energii sprawia, że szczególnie nadaje się do samochodów ciężarowych, pociągów i statków, które przewożą ciężkie towary na duże odległości.

W grudniu 2020 roku Shell założył konsorcjum H2A wspólnie z Daimler Truck AG, Iveco, OMV i Volvo Group. Grupa jest zaangażowana w tworzenie warunków dla masowego wprowadzania na rynek ciężarówek napędzanych wodorem w Europie. Członkowie H2A wspierają w ramach swoich indywidualnych działań wdrożenie 100 ciężarówek i ponad 20 stacji tankowania do 2025 roku. Dodatkowo w 2021 roku Shell podpisał umowę z Daimler Truck AG, aby wspólnie napędzać wdrażanie ciężarówek na wodór w Europie. Celem jest budowa 150 stacji tankowania wodoru Shell i dostarczenie około 5 tys. ciężarówek Mercedes-Benz do 2030 roku.

^{*}Źródło: https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/4/story/20190313STO31218/20190313STO31218_pl.pdf

Shell rozpoczął także projekt testowy Platforma Leasingu Mobilności, który oznacza oferowanie pojazdów zasilanych wodorem na zasadzie pay-per-km (opłaty na kilometr). Oferta jest skierowana do niemieckich firm transportowych, a pierwsze ciężarówki wyruszą na drogi jeszcze w tym roku. W przyszłości Shell chce zaoferować swoim klientom dostęp do 2,5 tys. ciężarówek oraz do 50 stacji tankowania wodoru do 2025 r., aby aktywować rynek wodoru w Europie i urzeczywistnić bezemisyjny transport ciężarowy.

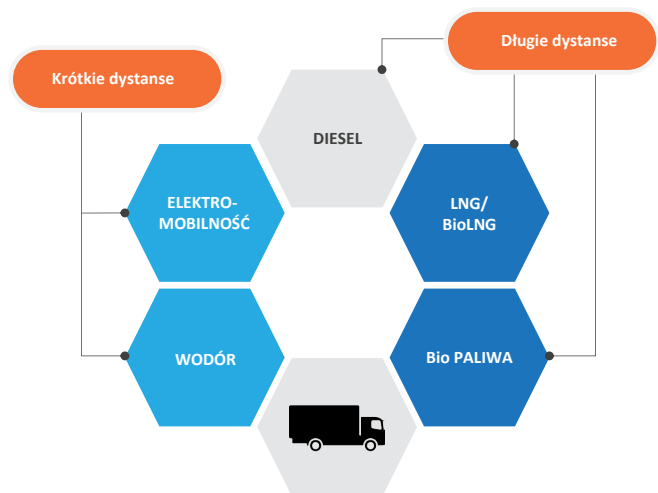
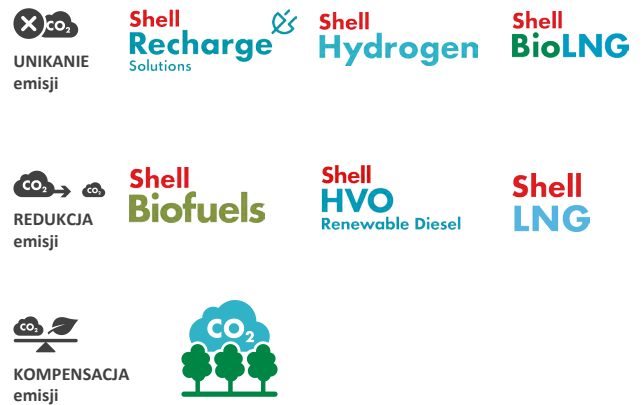
Sieć stacji ładowania

Rozwija się także rynek pojazdów elektrycznych. Shell inwestuje w sieć punktów ładowania w całej Europie. Obecnie dostępne są głównie ładowarki dla pojazdów osobowych, ale przy rosnącej dostępności ciężarówek elektrycznych Shell będzie inwestował w rozwój sieci dla transportu drogowego.

Pojazdy elektryczne oferują dużo mniejsze zasięgi niż tradycyjne pojazdy zasilane dieslem czy LNG. Dlatego to rozwiązanie jest stosowane głównie w przypadku last mile delivery. Niemniej inwestycje w ten segment są również bardzo istotne.

W tym roku została otwarta pierwsza stacja Shell przeznaczona dla elektrycznych pojazdów ciężarowych w Hamburgu. Wysokowydajna technologia zapewnia dostęp do szybkiego ładowania za pomocą ładowarek 2 x 360 kW DC. Stacja w Niemczech jest początkiem drogi do budowy całej sieci przez Shell. Jest to również dowód na podróż firmy do zerowej emisji netto i sposób, w jaki wspiera klientów w poszukiwaniu alternatywnych rozwiązań.

NEUTRALNOŚĆ EMISYJNA



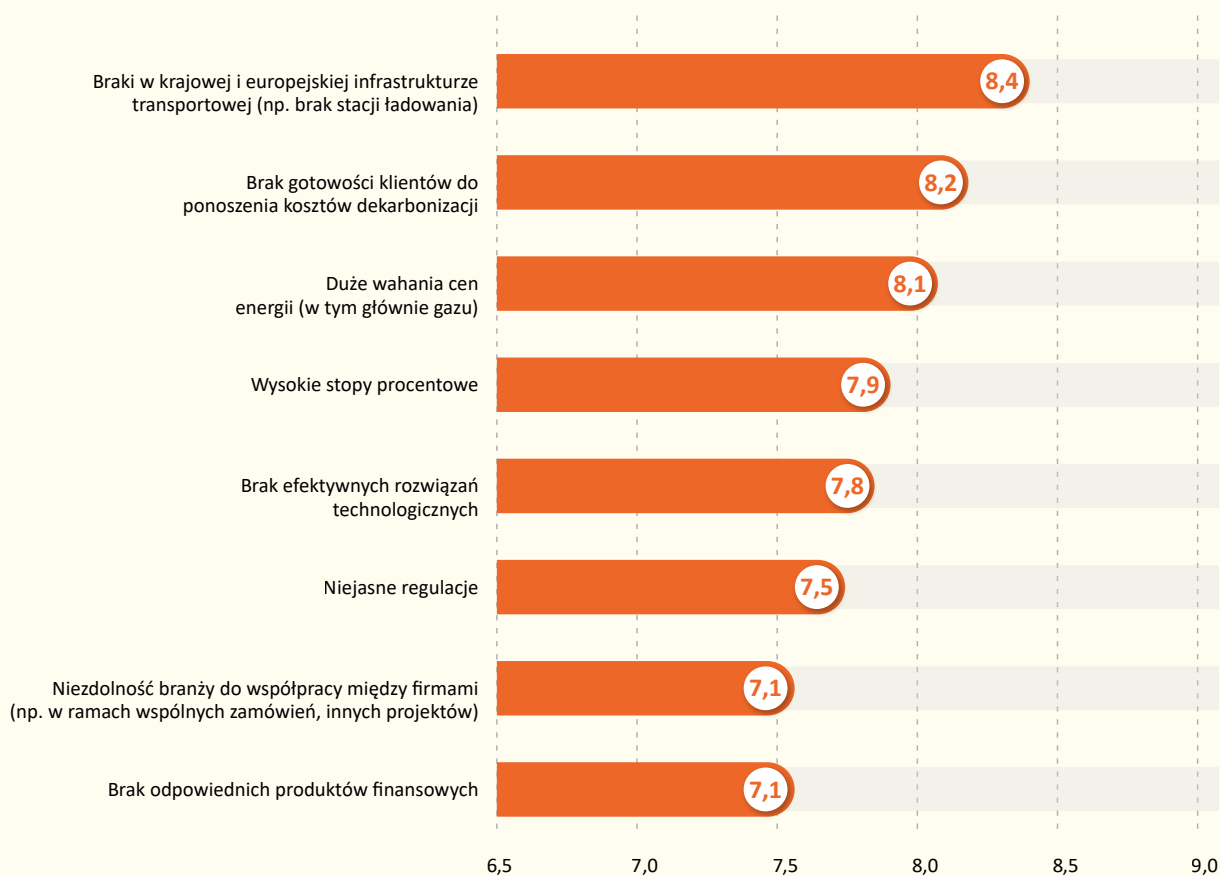
PRZESZKODY W ROZWOJU FLOTY POJAZDÓW NA PALIWA ALTERNATYWNE – BADANIE

Brak technologii nie jest najważniejszą przeszkodą w rozwoju floty pojazdów niskoemisyjnych. Znacznie istotniejszym problemem jest brak infrastruktury – wynika z badania SpotData i TLP wśród firm transportowych.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 66. *Brak infrastruktury do ładowania pojazdów to największa przeszkoda w rozwoju floty pojazdów niskoemisyjnych.*

Jakie są główne przeszkody w inwestycjach związanych z dekarbonizacją? Proszę ocenić każdy punkt na skali od 1 – brak problemu do 10 – bardzo duży problem.



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023

EMISYJNOŚĆ POLSKIEGO SEKTORA TRANSPORTOWEGO

Polski sektor transportu i logistyki systematycznie zmniejsza emisje w przeliczeniu na generowaną wartość dodaną. Jednak w najbliższych dekadach wysiłek dekarbonizacji musi zwiększyć się co najmniej czterokrotnie wobec dotychczasowego tempa.

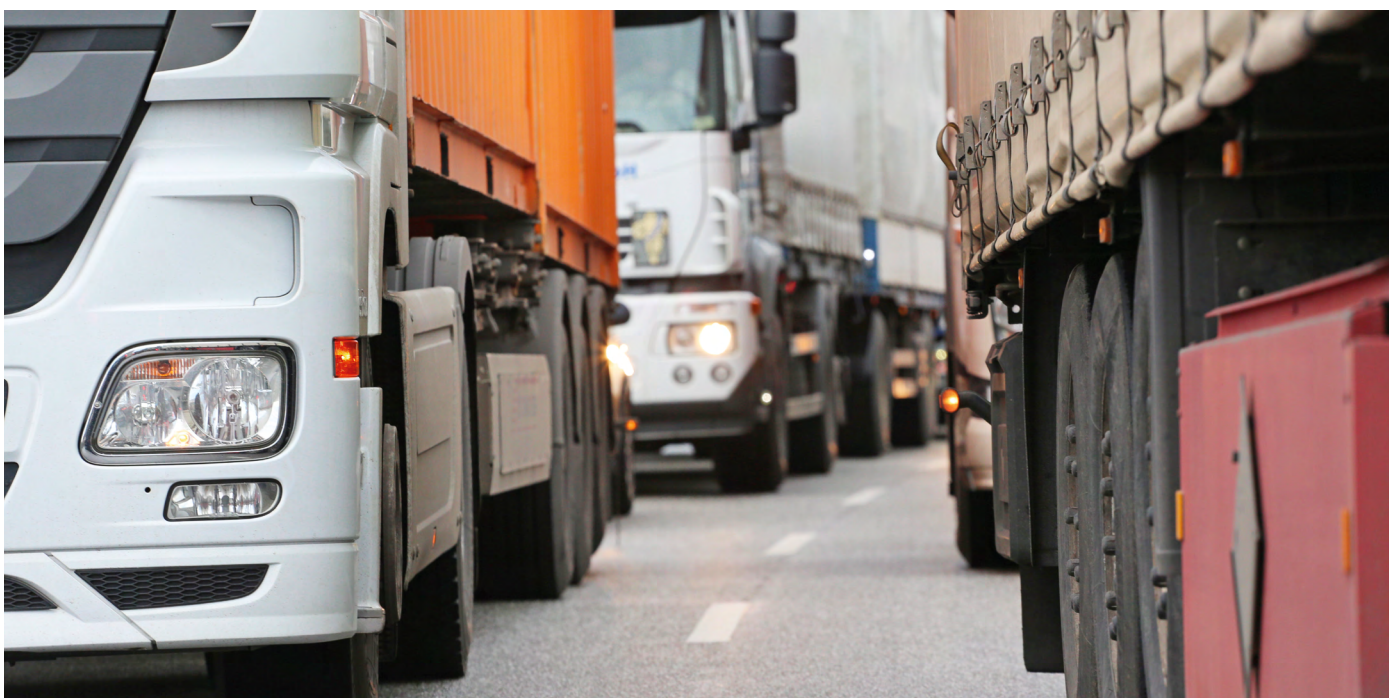
Inwestycje w nową flotę pozwalają polskiemu sektorowi transportowemu znacząco zredukować emisyjność działalności w porównaniu do konkurencji z Europy Zachodniej. Jeszcze w 2011 roku polski sektor transportu emitował 1,1 tys. ton gazów cieplarnianych (w ekwiwalencie CO₂) na każde 1000 euro wytworzonej wartości dodanej, co stanowiło 130 proc. średniej dla wszystkich krajów UE. Już w 2021 roku emisyjność transportu spadła do 0,6 tys. ton gazów na każde 1000 euro wartości dodanej, co stanowiło 80 proc. w relacji do średniej europejskiej (wartość dodana liczona w cenach stałych z 2015 roku, metodą nawiązań łańcuchowych). W dużej mierze zmiana ta jest oczywiście efektem utrzymywania w miarę stabilnych emisji w warunkach szybko rosnącej wartości dodanej – w Polsce wzrost aktywności ekonomicznej w całym sektorze transportu i logistyki był znacznie wyższy niż średnio w UE. W kolejnych latach inwestycje w nowoczesną flotę będą prawdopodobnie wciąż wysokie.

Jednak dekarbonizacja transportu jest procesem, który w Europie dopiero powoli się rozpoczyna. Celem polityki klimatycznej UE nie jest poprawa wydajności energetycznej,

ale całkowita eliminacja emisji. Jeżeli do 2050 roku emisje gazów cieplarnianych w sektorze mają obniżyć się do zera, to będą musiały spadać w pięciokrotnie wyższym tempie niż do tej pory na poziomie całej Unii Europejskiej i podobnie w Polsce.

Obecnie sektor transportu i logistyki w Polsce emituje ok. 8 milionów ton gazów cieplarnianych rocznie (w ekwiwalencie CO₂). W ciągu dekady ta wartość zmniejszyła się o ok. 0,8 mln ton. W ciągu najbliższych niecałych trzech dekad ma spaść do zera. To oznacza, że redukcja emisji musi sięgać ok. 3 mln ton na dekadę. I to w warunkach wciąż dynamicznego rozwoju gospodarczego. Będzie to wymagało nie tyle ewolucji, ile rewolucji w sektorze. Niezrozumiałe jest promowanie i forsowanie przez UE jedynie bezemisyjnych źródeł napędu (prąd lub wodór), bez jednoczesnej możliwości stosowania alternatywnych neutralnych klimatycznie źródeł energii, jak np. paliwa syntetyczne. Trudno sobie również wyobrazić, aby zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej już od 2030 roku wszystkie autobusy miejskie w całej UE były bezemisyjne.

Trzeba nadmienić, że redukcja bezwzględnych emisji w Polsce ma nastąpić przy wciąż niższym poziomie rozwoju gospodarczego i tym samym wyższym potencjalnym tempie wzrostu PKB. Polsce znacznie trudniej niż innym krajom jest osiągać redukcję emisji przez redukcję tempa rozwoju.



ROLA LNG I BIOLNG W OGRANICZANIU EMISJI SEKTORA TRANSPORTOWEGO

Wykorzystanie LNG pozwala na zredukowanie emisji CO₂ w transporcie o ok. 22 proc. w porównaniu z olejem napędowym. Zastosowanie odnawialnego BioLNG może pozwolić nawet na całkowitą redukcję emisji. LNG i BioLNG są coraz częściej stosowaną alternatywą dla oleju napędowego.

Wobec braku alternatywnych, przyjaznych dla środowiska źródeł energii dla dużych samochodów ciężarowych sięgnięcie po gaz pozwala wielu firmom zredukować emisje i poprawić bilans energetyczny. Niemiecki przewoźnik Hellmann w 2020 roku wymienił 30 proc. swojej floty samochodów ciężarowych na pojazdy zasilane LNG. „Dopóki opracowywane obecnie alternatywne rozwiązania nie będą mogły być powszechnie dostępne, ciężarówki zasilane LNG będą nadal rozwiązaniem przejściowym” – ocenia Hellmann.

Paliwem o lepszych perspektywach w transporcie przyszłości jest BioLNG. Nie powstaje on z gazu wydobywanego z ziemi, w związku z tym jego spalanie nie wiąże się z emisją gazów cieplarnianych netto. Powstający w biogazowniach z fermentacji biomasy, takiej jak odpady rolne i komunalne,

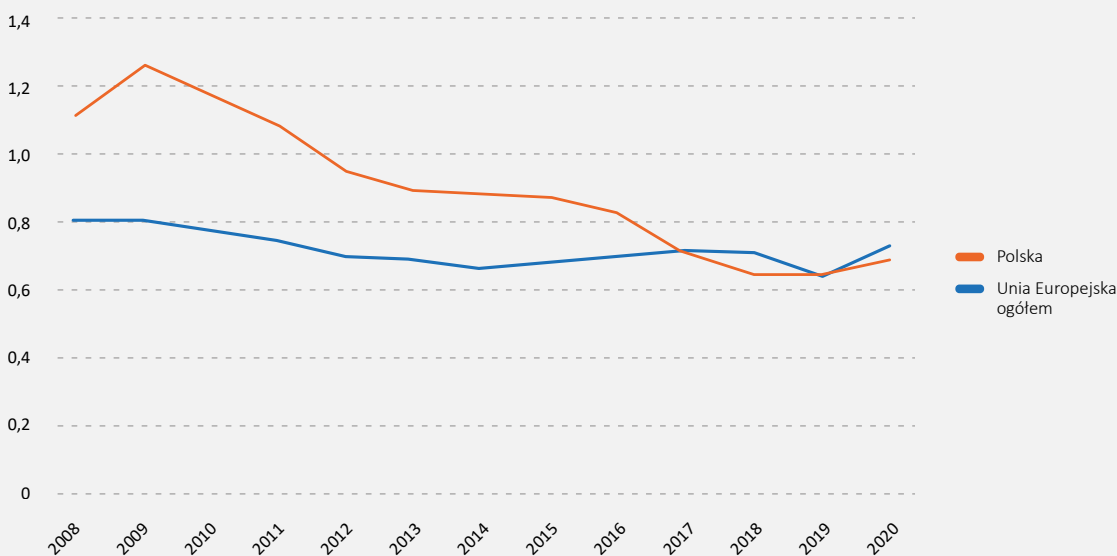
może być oczyszczony i następnie skroplony, dzięki czemu uzyskuje podobne właściwości jak LNG. Dzięki temu nadaje się do stosowania jako paliwo w samochodach ciężarowych.

Nestle 75 proc. swojej floty ciężarówek w Wielkiej Brytanii przestawił z oleju napędowego na BioLNG. Firma przedstawia ten ruch jako krok w kierunku realizacji zobowiązania do osiągnięcia zerowej emisji netto do 2050 roku. Nestle planuje, aby w ciągu najbliższych dwóch lat wszystkie samochody ciężarowe firmy były zasilane przez paliwa alternatywne. Sieć sklepów Lidl chce, aby w 2030 roku zaopatrywanie jej wszystkich sklepów w Szwajcarii odbywało się całkowicie bez paliw kopalnych. W tym celu firma w 2022 roku zakupiła samochody zasilane biogazem.

W marcu 2022 r. firma transportowa XPO Logistics w porozumieniu z jednym ze swoich klientów zakupiła 23 samochody napędzane BioLNG. Nowe ciągniki siodłowe będą zasilane biogazem, a emisja gazów cieplarnianych ma zostać zmniejszona o około 90 proc. w porównaniu do ciągników z silnikiem Diesla.

Wykres 67. *Polski sektor transportu i logistyki znacznie zmniejszył emisyjność w ostatniej dekadzie. Choć do zerowych emisji droga jest bardzo daleka i wymaga pięciokrotnie szybszej redukcji emisji niż do tej pory.*

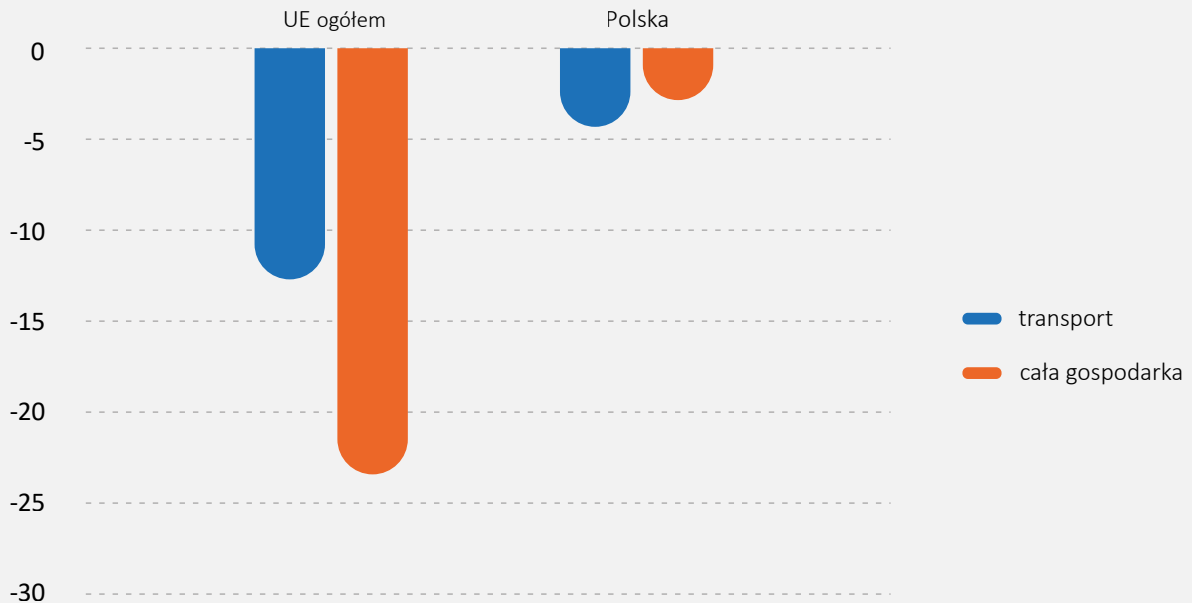
Emisje gazów cieplarnianych w sektorze TSL w Polsce i UE w przeliczeniu na milion euro wartości dodanej, liczonej w cenach stałych z 2015 r. (metodą nawiązań łańcuchowych), w kilogramach



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

Wykres 68. Emisje gazów cieplarnianych spadają, choć wciąż za wolno na tle celu zerowych emisji w 2050 r.

Zmiana emisji gazów cieplarnianych w latach 2008-2021, w proc.



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

Również Arla Foods, jeden z największych dostawców produktów mlecznych w Wielkiej Brytanii, w 2022 roku wymienił część swojej floty samochodów ciężarowych na ciągniki napędzane BioLNG. Będą one wykorzystywane do dostarczania mleka z farm do zakładów przetwórczych. Inwestycja ma pomóc spółce ograniczyć emisję CO₂ w logistyce. „W perspektywie średnioterminowej samochody ciężarowe zasilane BioLNG są dla nas najlepszą drogą do znacznej redukcji emisji dwutlenku węgla we flocie” – komentował ten zakup przedstawiciel Arla Foods. DHL chce w 2025 roku posiadać w swojej brytyjskiej flocie 500 ciągników na LNG. Niedawno przewoźnik zakupił 13 ciągników, które będą zasilane skroplonym biogazem.

Firmy z branży logistycznej wskazują, że przyszłość transportu drogowego w zakresie źródeł energii jest niepewna. Duże nadzieje wiąże się z ogniwami paliwowymi (FCEV) zasilanymi odnawialnym wodorem. Na razie jednak ta technologia nie jest stosowana w samochodach ciężarowych. „Biopaliwa mogą przyspieszyć nasze wysiłki na rzecz redukcji emisji w transporcie i jednocześnie zmniejszyć naszą zależność od zagranicznej ropy. Obiecujące rozwiązania przyszłościowe, e-paliwa i wodór, są na bardzo wczesnym etapie rozwoju” – ocenia Marko Janhunen, przewodniczący Koalicji na rzecz Zaawansowanych Biopaliw.



Michał Niemiec

Sales Manager, Commercial Road Transport,
Shell Polska

Dążymy do rozwiązań zeroemisyjnych

LNG przyczynia się do znaczącego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych przez samochody ciężarowe i jest dostępne tu i teraz. Ponadto pojazdy zasilane LNG mogą być również tankowane zeroemisyjnym, a nawet ujemnie emisyjnym BioLNG, co jeszcze bardziej redukuje ich wpływ na środowisko.

Paliwo LNG stanowi dla Shell etap przejściowy, a docelowo będzie zastępowane przez zeroemisyjne rozwiązania, takie jak BioLNG. W miarę postępu technologicznego i rozwijania infrastruktury paliwa o jeszcze niższej emisyjności stają się dostępne, a firmy kontynuują swoje zaangażowanie w rozwój alternatywnych źródeł energii.



ŚWIATOWE TRENDY W POLITYCE DEKARBONIZACJI LOGISTYKI – PRZEGLĄD

Na podstawie analiz strategii największych firm na świecie pokazujemy, jakie są najważniejsze trendy w podejściu do dekarbonizacji.

Pod presją ustawodawców, inwestorów i klientów branża logistyczna dąży do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, a cel w postaci zerowej emisyjności netto do 2050 roku zadeklarowała większość wielkich firm, m.in. DHL, DSV, Ceva Logistics, Geodis. DHL postawił sobie również cel średnio-terminowy – do 2030 roku zamierza ograniczyć emisję o 42 proc. w obszarze 1 i 2 (emisje bezpośrednie), oraz o 25 proc. w obszarze 3 (emisje partnerów i podwykonawców). Kuehne + Nagel do 2030 roku zamierza obniżyć emisje o 33 proc. (w obszarach 1,2 i 3). DSV do 2030 roku planuje obniżyć emisje o 50 proc. w obszarach 1 i 2 oraz o 30 proc. w obszarze 3. Schneider zamierza do 2025 r. zredukować emisje CO₂ na jedną milę o 7,5 proc. a do 2035 r. – o 60 proc.

Większość wielkich firm logistycznych deklaruje, że w ciągu najbliższych lat osiągnie zerową emisyjność netto w swoich magazynach i biurach. Budynki odpowiadają jednak tylko za ułamek emisji całego sektora (w DHL wynosi on 1 proc. emisji). Nieporównanie poważniejszym technologicznym wyzwaniem jest ograniczenie emisji w transporcie. Powodem trudności jest brak sprawdzonych i opłacalnych zeroemisyjnych alternatyw dla paliw kopalnych. Firmy starają się jednak trzymać rękę na pulsie i testować wszystkie innowacje, aby nieustannie weryfikować ich efektywność i przydatność.

PALIWA

Przypuszczalnie w pierwszym kroku emisje zostaną zredukowane do zera w transporcie drogowym odpowiedzialnym za odbiory i dostawy, zwłaszcza w miastach (tzw. transport ostatniej mili). Obecnie technologia elektrycznych pojazdów zeroemisyjnych jest bowiem najbardziej zaawansowana w segmencie niedużych pojazdów ciężarowych. W 2022 roku DHL zwiększył liczbę pojazdów elektrycznych o 34 proc., a w 2030 r. 60 proc. pojazdów wykorzystywanych do odbiorów i dostaw ma być zasilane prądem. Kuehne + Nagel chce, aby do 2030 roku odsetek elektrycznych samochodów we flocie firmy wyniósł 60 proc.

DB Schenker wykorzystuje elektryczny samochód ciężarowy do obsługi ładunków drobnicowych w miastach. XPO Logistics wprowadziło samochód elektryczny do obsługi nocnych dostaw na terenie Madrytu. Geodis planuje, aby w ciągu trzech lat cały transport firmy w dużych miastach Francji był realizowany przez pojazdy na prąd bądź biogaz.

Większe wyzwanie stanowi ograniczenie emisji w transporcie drogowym dalekobieżnym. „Obecna technologia oznacza, że tylko krótkie trasy (do 250 km) można bez problemu pokonać średniej wielkości pojazdem elektrycznym z akumulatorem (BEV) o dmc do 18 ton, ze względu na czas ładowania, zasięg i parametry ładowności” – ocenia w raporcie Kuehne + Nagel. „Technologia elektrycznych samochodów ciężarowych nie jest obecnie realnym rozwiązaniem ze względu na ograniczoną ładowność, długi czas ładowania i ograniczony zasięg” – stwierdza w raporcie Hellmann.

W ocenie firm logistycznych najbardziej perspektywiczną technologią w transporcie drogowym wydają się pojazdy elektryczne z ogniwami paliwowymi (FCEV) zasilane wodorem. Wodór może posiadać podobne parametry eksploatacyjne co LNG lub olej napędowy, zachowując jednocześnie bezemisyjność. Na razie jednak nie jest on stosowany w samochodach ciężarowych.

W kwestii paliw na obecną chwilę segment transportu drogowego musi uciekać się do rozwiązań pomostowych, które obniżają emisje, ale ich całkowicie nie redukują. W USA XPO Logistics zaczął wykorzystywać biodiesel, który, zdaniem firmy, pozwala na ograniczenie emisji o 5 proc. w porównaniu do niskosiarkowego oleju napędowego wykorzystywanego w pozostałych samochodach firmy. Kuehne + Nagel wskazuje, że w Europie kilku przewoźników stosuje hydrolorafinowany olej roślinny (HVO).

Hellmann w 2020 r. wymienił 30% swojej floty samochodów ciężarowych na pojazdy zasilane LNG. Firma przekonuje, powołując się na badania instytutu DENA, że przejście na LNG pozwala na ograniczenie emisji o 20 proc. Na większą redukcję pozwala zastosowanie BioLNG. „Dopóki opracowywane obecnie alternatywne rozwiązania nie będą mogły być powszechnie dostępne, ciężarówki zasilane LNG będą nadal rozwiązaniem przejściowym” – informuje firma.

PALIWA W TRANSPORCIE LOTNICZYM I MORSKIM

W kwestii paliw dużo większe wyzwanie stanowią transport lotniczy i morski. Ten pierwszy jest szczególnie emisyjny (w DHL za emisję gazów cieplarnianych odpowiedzialny jest w 69 proc. transport lotniczy, w 22 proc. lądowy, w 8 proc. morski). Kuehne + Nagel ocenia w raporcie, że transformacyjne technologie niskoemisyjne „nie weszły jeszcze w pełni na rynek, zwłaszcza w takich dziedzinach jak transport morski i lotniczy, które stanowią podstawę handlu międzynarodowego”.

DB Schenker we współpracy z Lenovo i Lufthansa Cargo uruchomił połączenie towarowe z Szanghaju do Frankfurtu, które w całości zasilane jest przez ekologiczne paliwo lotnicze (sustainable aviation fuel – SAF). W ten sposób każdego tygodnia przewożone jest 20 ton towaru. W produkcję SAF inwestuje Kuehne + Nagel, a następnie oferuje je przewoźnikom.

W transporcie morskim DB Schenker również sięga po biopaliwa, których wykorzystanie pozwala zmniejszyć emisję CO₂. Po paliwa alternatywne sięga również Ceva Logistics, która na statkach morskich testuje użycie LPG. W 2022 roku CMA CGM, właściciel Ceva Logistics, zamówił nowe statki zasilane biometanolem. DHL chce, aby w 2030 roku 30 proc. paliw w transporcie lotniczym, morskim i drogowym było zrównoważone (sustainable).

INTERMODALNOŚĆ

Alternatywne paliwa to kluczowa, ale niejedyna droga do ograniczenia emisji. Drugim krytycznym obszarem jest intermodalność – realizowanie transportu różnymi środkami, co może też zapewnić możliwie najniższe emisje. W transporcie lądowym oznacza ona przeważnie realizowanie transportu koleją, tam gdzie to możliwe.

„Z produktowego punktu widzenia, rozwój transportu kolejowego pozostaje najskuteczniejszym środkiem redukcji CO₂” – stwierdza w raporcie Hellmann. „W 2021 roku w USA przetransportowaliśmy 217 290 przesyłek koleją, co zmniejszyło emisję gazów cieplarnianych o 543 225 ton metrycznych, w porównaniu z transportem tego samego ładunku ciężarówkami” – informuje XPO Logistics.

W 2021 roku we współpracy z kolejami irlandzkimi XPO Logistics uruchomił nowe połączenie kolejowe między zachodnią a południowo-wschodnią Irlandią. Pozwala ono na zmniejszenie kursów ciężarówek o 5 tys. każdego roku. Skala wykorzystania transportu kolejowego zależeć będzie jednak od inwestycji publicznych w infrastrukturę.

Ograniczenie emisji przynosi także wykorzystywanie transportu morskiego w miejsce lotniczego. „Generując średnio 50 proc. mniej emisji niż w przypadku transportu lotniczego, wielu klientów postrzega Sea-Air jako kluczową propozycję wartości przy poszukiwaniu bardziej zrównoważonych opcji transportowych” – informuje Kuehne + Nagel.

OPTIMALIZACJA

Aby skutecznie zmniejszać emisje, firmy postanawiają też optymalizować transport z wykorzystaniem unowocześnio-

nej analityki, w tym big data. Jak podaje XPO Logistics, w Europie 25 proc. pokonywanej drogi przez ciężarówki to są tzw. puste przebiegi. Optymalizacja ma je ograniczyć i pozwolić także zwiększyć załadunek tam, gdzie kontenery nie są pełne, co również często się zdarza. XPO Logistics próbuje także na niektórych trasach tworzyć zespoły pojazdów o większej ładowności. „W porównaniu z transportem tego samego ładunku przy użyciu dwóch ciągników, naczepy typu duo mogą zmniejszyć emisję CO₂ nawet o 30 proc. na jeden przejazd” – przekonuje spółka. DHL wskazało także, że na obniżenie emisji wpłynęło lepsze wykorzystanie samolotów cargo po zniesieniu lockdownu.

Firmy wdrażają wewnętrzne zmiany, tworzą nowe KPI (z ang. key performance indicators, czyli kluczowe wskaźniki efektywności – wskaźniki służące mierzeniu realizacji celów działu lub całej firmy), formują zespoły ekspertów ds. poszukiwania i wdrażania ekologicznych rozwiązań. W 2023 roku DSV wdrożył wewnętrzną opłatę od poszczególnych działalności, w zależności od wielkości emisji. Zgromadzone środki mają posłużyć do inwestycji w innowacje.

XPO Logistics szuka także możliwości ograniczenia emisji poprzez modernizację floty, lepszą aerodynamikę pojazdów i automatyczne skrzynie biegów, a także innowacyjne opony. W XPO Logistics, podobnie jak w wielu firmach, prowadzi się też szkolenia dla kierowców z ekonomicznej i ekologicznej jazdy.

OFFSET

Nie mogąc szybko zredukować radykalnie własnych emisji, wiele firm logistycznych próbuje je równoważyć przez projekty offsetowe, czyli np. prowadzone wspólnie z klientami inwestycje w farmy wiatrowe. Oczywiście, te działania przynoszą pozytywne efekty dla środowiska, ale nie przyczyniają się do ograniczenia emisyjności całego sektora.

Brak wielu obiecujących technologii i rozwiniętej infrastruktury koniecznej do wykorzystywania niskoemisyjnych rozwiązań uniemożliwia przewoźnikom szybką transformację w kierunku zeroemisyjności. „Naszym największym wyzwaniem w osiągnięciu zerowego poziomu netto jest technologia; w naszej branży nie ma jeszcze rozwiązań neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla dostępnych na szeroką skalę” – ocenia w raporcie DSV. Obecnie szeroko pojęty sektor transportu, razem z producentami pojazdów i paliw oraz klientami, jest w fazie wdrażania sprawdzonych technologii zeroemisyjnych w skali lokalnej, a także wdrażania bądź testowania technologii pomostowych i zeroemisyjnych, które pozwoliłyby zrealizować cel neutralności emisyjnej całego sektora do 2050 roku

A man with a beard, wearing a black and white plaid shirt, is shown in profile, working on the interior of a vehicle. He is leaning forward, with his hands on a component. The image is overlaid with a large, semi-transparent orange circle containing the number '05'. The background is a blurred view of a vehicle's interior, also tinted with an orange hue.

05

RYNEK PRACY

WAKATY I NIEDOBORY

25 proc.

– o tyle wyższa jest w Polsce stopa wakatów w sektorze TSL niż średnio w gospodarce.

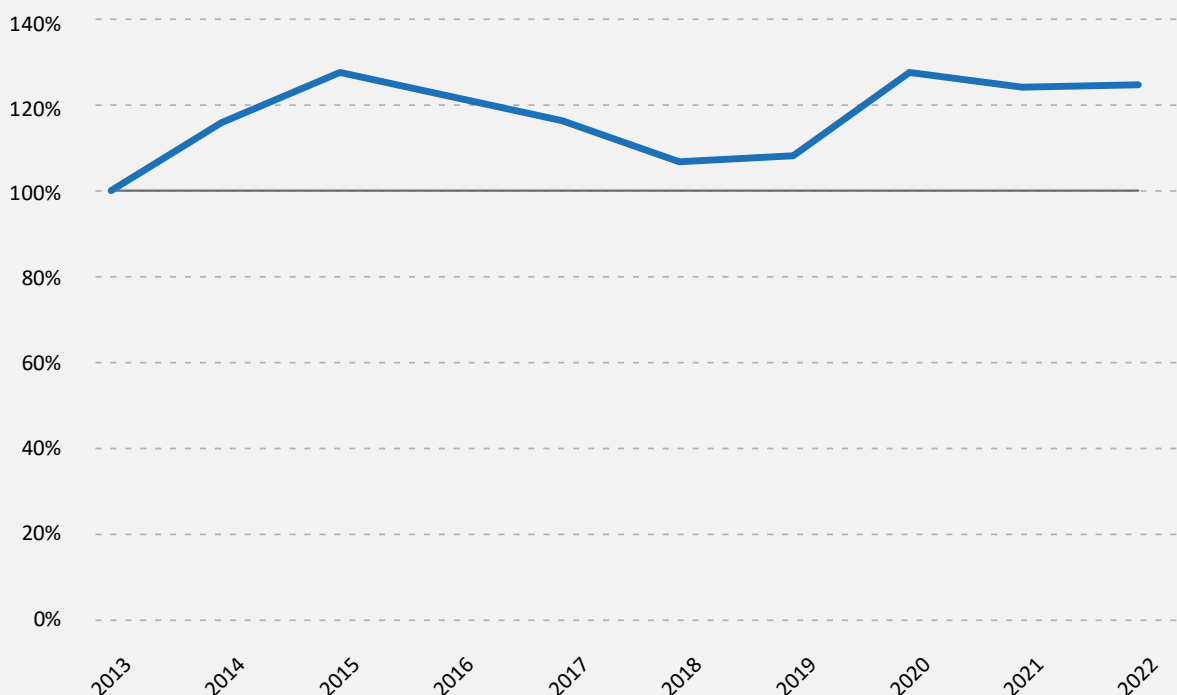
Niedobór pracowników w samej branży transportu drogowego towarów jest jeszcze znacznie wyższy niż w szerokim sektorze TSL. Polska należy pod tym względem do krajów najmocniej dotkniętych brakami na rynku.

Problem braku wykwalifikowanych pracowników dotyczy całej europejskiej gospodarki – większości jej sektorów i krajów. Wynika on ze zmian demograficznych i technologicznych. W 2022 roku stopa wakatów w przedsiębiorstwach – pokazująca, jaka część miejsc pracy pozostaje niezapełniona – ogółem w Unii Europejskiej po raz pierwszy przekroczyła 3 proc. (dokładnie wyniosła 3,1 proc.). Dla porównania w 2019 roku, tuż przed pandemią COVID-19, było to 2,3 proc. Wzrost stopy wakatów to trend sekularny, odporny na boomy i recesje.

Sektor transportu i logistyki nie różni się bardzo istotnie pod tym względem. Stopa wakatów w tym sektorze wyniosła w 2022 roku 2,7 proc. wobec 2,2 proc. tuż przed pandemią. W Polsce było to 1,5 proc. (vs 1,3 proc. przed pandemią), jednak z różnic w stopie wakatów między krajami nie należy wyciągać wniosków – ważniejsze są porównania między sektorami oraz w czasie w ramach poszczególnych krajów. W Polsce stopa wakatów w transporcie i logistyce jest o 25 proc. wyższa niż średnio w gospodarce. Tylko trzy kraje mają ten relatywny wskaźnik wakatów w sektorze wyższy – Litwa, Rumunia i Słowacja. To pokazuje, że problem braku wykwalifikowanej kadry dotyka w Polsce transport mocniej niż inne sektory. Nic dziwnego. Transport drogowy towarów jest branżą najszybciej zwiększającą zatrudnienie w Polsce. Wyprzedza pod tym względem nawet informatykę – o czym piszemy w rozdziale 1. Tak szybkie tempo przyrostu popytu na pracę generuje napięcia na rynku. Zapotrzebowanie na pracowników rośnie szybciej niż zdolność firm do ich pozyskiwania.

Wykres 69. *Transport i logistyka w Polsce są od dawna mocniej dotknięte niedoborami pracowników niż inne branże gospodarki.*

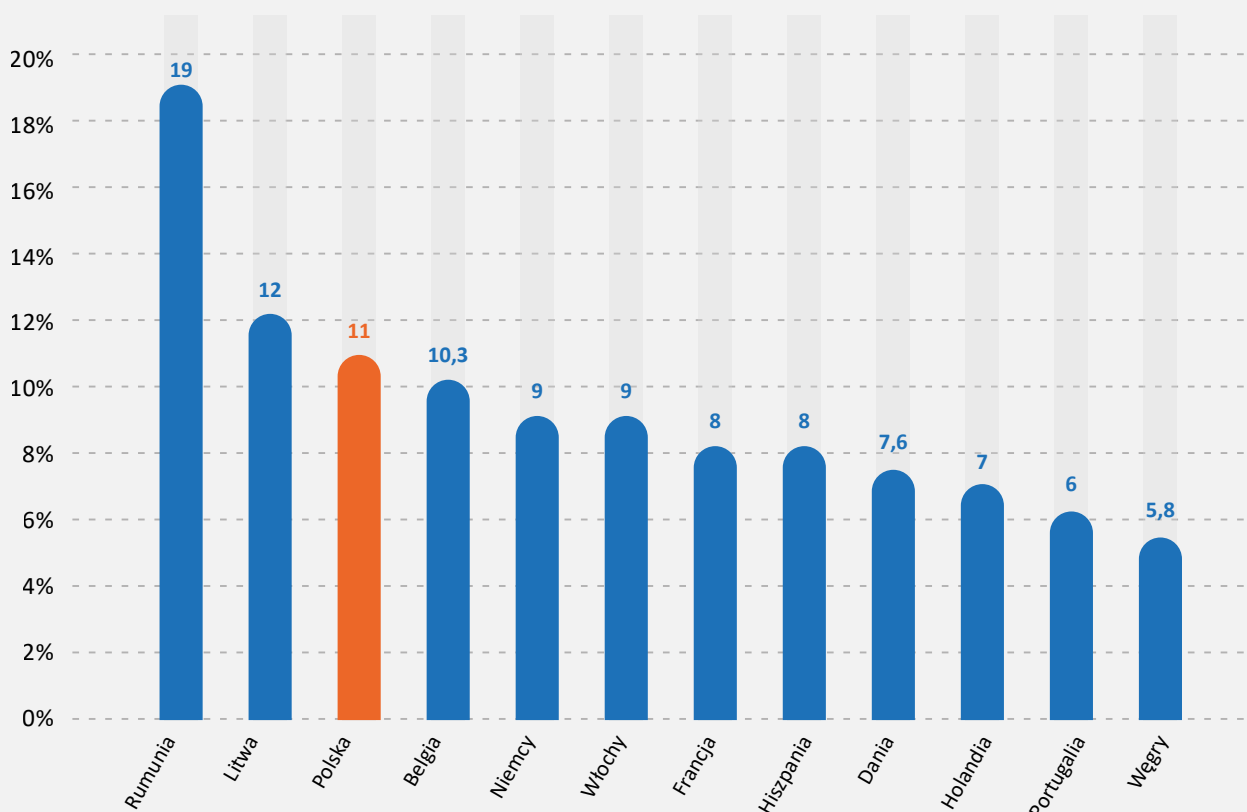
Stopa wakatów w transporcie i logistyce ogółem w relacji do średniej dla całej gospodarki, w proc.



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

Wykres 70. Problem braku kierowców największy jest w Europie Środkowej, w tym w Polsce.

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



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych IRU

W sektorze największe problemy z dostępnością pracowników dotyczą kierowców pracujących na ciężkich pojazdach na trasach międzynarodowych.

W tym segmencie wymagania stawiane pracownikom są najwyższe, gdyż często muszą oni przebywać długi czas poza domem, w obcych krajach i w mało komfortowych warunkach. To sprawia, że do zawodu zgłasza się coraz mniej młodych ludzi, którzy w warunkach niskiego bezrobocia mogą łatwo znaleźć zatrudnienie w innych branżach. Według danych branżowych w Polsce w 2021 roku stopa wakatów na rynku kierowców samochodów ciężarowych wynosiła 11 proc. Wyższą wartość tego wskaźnika notowały jedynie Rumunia (19 proc.) i Litwa (12 proc.). Średnia dla wszystkich krajów europejskich wynosiła 10 proc. Przy czym trzeba nadmienić, że te dane są nieporównywalne z danymi Eurostatu przytoczonymi wyżej ze względu na inną metodę zbierania odpowiedzi.

Dane IRU (International Road Transport Union) pokazują bardzo podobne zjawisko, które zostało zaprezentowane w edycji tego raportu z roku 2022 „Transport drogowy w Polsce

2021+”. Struktura wiekowa kierowców ciężarówek jest mocno przesunięta w kierunku starszych grup wiekowych w porównaniu z innymi branżami. W Polsce 35 proc. kierowców ma co najmniej 50 lat, o 7 pkt proc. więcej niż średnio w innych branżach. W całej UE, zgodnie z danymi IRU, 34 proc. kierowców ma więcej niż 55 lat, aż o 14 pkt proc. więcej niż średnio w innych branżach.

Jednak pewne wskaźniki sugerują, że pod koniec 2022 roku problem braku kierowców mógł zostać nieznacznie złagodzony w porównaniu do poprzednich lat, co wynika głównie z osłabienia koniunktury. Badania GUS wskazują, że na początku 2023 roku odsetek firm transportowych raportujących problemy z dostępem do pracowników spadł do 33 proc., wobec ponad 40 proc. w połowie 2022 roku. Z badań IRU wynika, że w skali Europy stopa wakatów wśród kierowców jest mimo wszystko niższa niż przed pandemią COVID-19. Bardzo możliwe, że spowolnienie w sektorze odbędzie się dzięki temu przez redukcję wakatów, a nie redukcję zatrudnienia. A firmy będą miały czas na przygotowanie się na kolejną falę ekspansji.

POTENCJAŁ KLIENTÓW VS POTENCJAŁ DOSTAWCÓW

Największe wyzwanie dla wszystkich firm czerpiących przychody z eksportu na rynki europejskie polega na tym, że potencjał ludzki w kraju będzie się kurczył znacznie szybciej niż potencjał zakupowy klientów za granicą. To będzie wymagało od firm dostosowań na wielu poziomach – organizacyjnym, technologicznym, finansowym.

Polska stopniowo wchodzi w okres recesji demograficznej, w którym liczba osób w wieku produkcyjnym będzie się kurczyła. Zgodnie z najnowszymi projekcjami Komisji Europejskiej do 2030 roku obniży się o 7 proc., do 2035 roku o 11 proc., a do 2050 roku o 20 proc. Jednocześnie liczba klientów dla polskich firm eksportowych, która jest w przybliżeniu równa całej populacji krajów UE, będzie w miarę stabilna. Oczywiście o zdolnościach produkcyjnych oraz o potencjale zakupowym decyduje więcej czynników niż tylko liczba pracowników i konsumentów, ale czynnik demograficzny jest relatywnie jednym z najważniejszych. To wszystko oznacza, że polskie przedsiębiorstwa mogą tracić zdolność do utrzymywania udziałów rynkowych w eksporcie.

Transport drogowy towarów jest jedną z największych branż eksportowych. Roczne przychody firm z tytułu sprzedaży usług za granicę wynoszą ok. 65 mld zł. Zmiany demograficzne dotkną zatem tę branżę tak jak inne branże eksportowe, a może nawet i mocniej. Problem z eksportem usług polega na tym, że znacznie trudniej jest w nich zwiększyć wydajność niż w przemyśle. O ile w produkcji następuje stopniowe zastępowanie ludzi maszynami, o tyle stopień automatyzacji w usługach jest i pozostanie ograniczony.

Na to wyzwanie można odpowiedzieć na kilka sposobów. Pierwszym i już realizowanym jest imigracja. O tym więcej napisane jest w kolejnym podrozdziale. Drugim jest podniesienie wieku emerytalnego i doksztalcanie osób w wieku powyżej 50 lat. Na razie poparcie społeczne dla tego typu działania jest bardzo niskie, ale to się będzie stopniowo zmieniało wraz z poprawą stanu zdrowia osób w grupach wiekowych między 50 a 70 rokiem życia oraz ze zwiększeniem popytu na pracę takich osób. Trzecim sposobem są inwestycje zagraniczne i rozwój działalności usługowej w innych krajach, co pozwala firmom na dywersyfikację ryzyka i oddzielenie swojego losu od losu całej polskiej gospodarki.

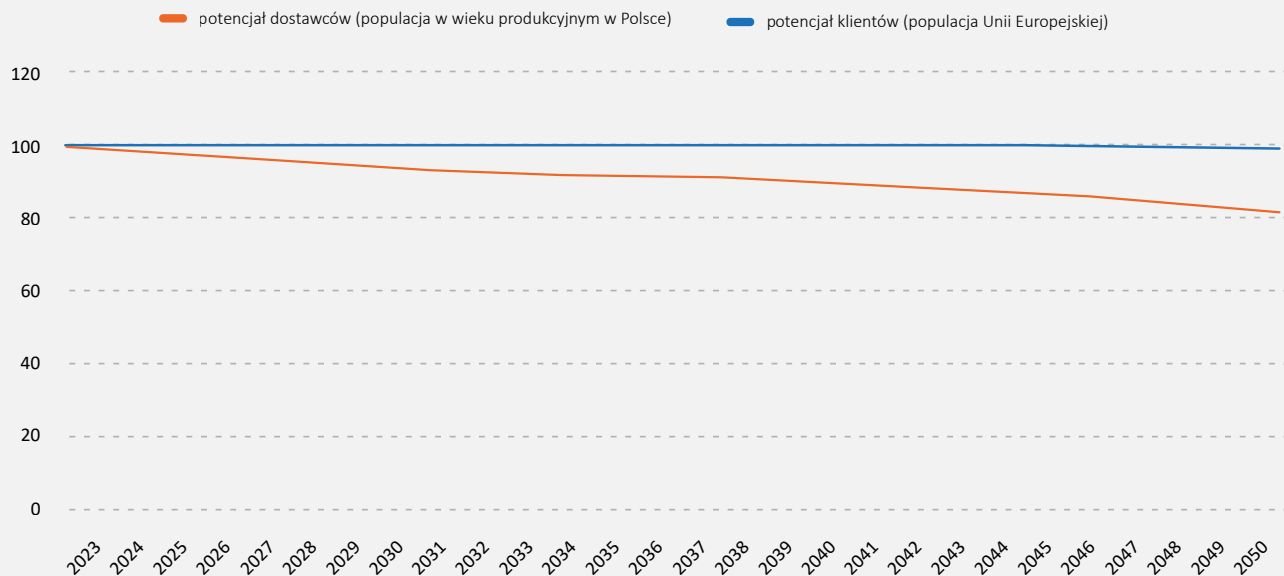
Jednocześnie zmiany demograficzne wymuszą na firmach wiele zmian strukturalnych, na które już dziś można się zacząć szykować. Podniesienie presji płacowej może skutkować trwałą redukcją marż. Jest to zjawisko już obecne w wielu branżach. Ponadto wysiłek związany z rekrutacją nowych pracowników będzie trzeba relokować w kierunku utrzymania obecnej kadry, szczególnie tej, która zbliża się do wieku emerytalnego. To może wymagać zwiększenia nakładów na szkolenia, ale także generalnie innego podejścia do zarządzania pracownikami – osoby starsze mają inne wymagania, są generalnie mniej elastyczne i mobilne, domagają się większej premii finansowej za staż pracy, ale też są znacznie bardziej doświadczone i lojalne. Kultura zarządzania w organizacji opartej na 50-60-latkach może być inna niż w organizacji zdominowanej przez 30-40-latków.





Wykres 71. Potencjał polskich firm usługowych, opartych głównie na pracy ludzkiej, będzie się zmniejszał w relacji do potencjału rynku, na którym działają, jeżeli nie zostaną podjęte działania zapobiegawcze.

Polska populacja produkcyjna na tle ogólnej populacji UE, rok 2023 = 100



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

ROLA IMIGRANTÓW W TRANSPORCIE

W Polsce na koniec 2022 roku ważnych było już ponad 160 tys. świadectw kierowcy dla obywateli spoza UE, uprawniających do wykonywania zawodu kierowcy na trasach międzynarodowych. Najwięcej kierowców pochodzi z Ukrainy, choć szybko przybywa też osób z Białorusi. Tym samym transport jest jedną z branż najintensywniej wykorzystujących potencjał imigracji.

W Polsce ogółem pracuje milion osób zza granicy. A przynajmniej tyle jest zgłoszonych do ubezpieczeń społecznych. Największą grupę stanowią Ukraińcy, którzy odpowiadają za 70 proc. ubezpieczonych. Choć w ostatnim roku szybko przybywało pracowników z innych krajów. W 2022 roku istotnie wzrosła liczba pracujących w Polsce Białorusinów, których jest już niemal 120 tys. Zwiększa się także liczba pracowników z Indii, Turcji, Indonezji, Nepalu, Uzbekistanu czy Filipin. Pracownicy cudzoziemcy stanowią już niemal 6 proc. siły roboczej w Polsce.

oznacza zmianę rok do roku w tempie ponad 20 proc.

Udział Ukraińców wśród kierowców pochodzących spoza UE jest wyższy niż średnio w innych branżach gospodarki i sięga 80 proc. Białorusini odpowiadają za 18 proc., a Mołdawianie za 1,3 proc. Ta struktura nie zmieniła się bardzo istotnie w ostatnich latach. Warto jednak zauważyć, że liczba nowo wydawanych świadectw dla Białorusinów jest bardzo wysoka – w 2022 roku sięgnęła 36,6 tys., czyli znacznie więcej niż liczba świadectw kierowców ważnych na koniec roku (28,5 tys.). To oznacza, że wielu kierowców z Białorusi pracuje na krótkie okresy, a faktyczna liczba Białorusinów na rynku jest wyższa, niż wskazuje na to liczba świadectw kierowców ważnych na koniec roku 2022.

Na razie liczba kierowców z krajów dalszych niż Europa Środkowo-Wschodnia jest niska. Ale na rynku widoczne są próby ściągnięcia większej liczby pracowników m.in. z Azji. Co-



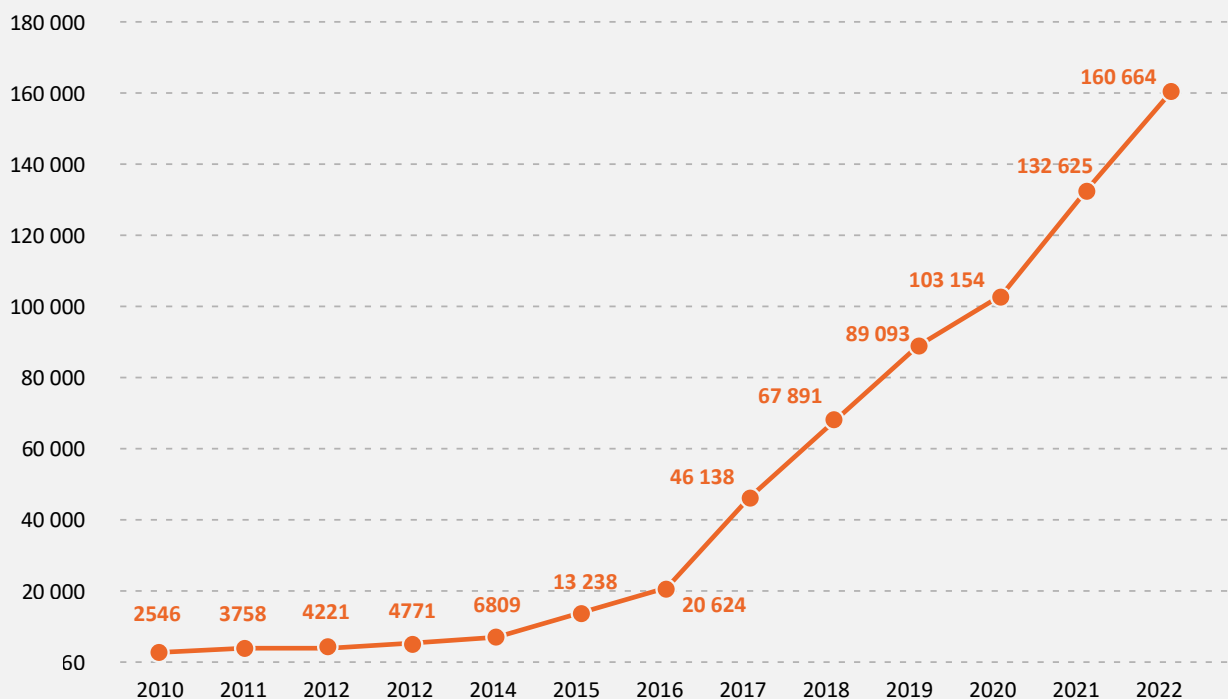
Niestety nie ma danych dotyczących zatrudnienia w podziale na branże. Dane dotyczące liczby obowiązujących świadectw kierowców są jednak jakąś wskazówką. Jeżeli większość z obowiązujących świadectw jest aktywna, to znaczy, że na rynku kierowców z uprawnieniami do pracy w transporcie międzynarodowym cudzoziemcy spoza UE mogą odpowiadać nawet za 20-30 proc. siły roboczej, czyli ok. czterokrotnie więcej niż średnio w całej gospodarce.

Tempo przyrostu ważnych świadectw kierowcy jest ogromne – w latach 2021/2022 wyniosło średnio 28,7 tys. rocznie, co

raz więcej firm pośrednictwa pracy ogłasza usługę wsparcia przedsiębiorstw w pozyskaniu kierowców z Indii. Coraz więcej kierowców z Indii pracuje w zawodzie kierowcy w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej – na przykład w Poznaniu w 2022 było ich 45. Plany pozyskania kierowców z tego kraju ogłosiła firma obsługująca linie autobusowe w Bydgoszczy. Coraz więcej firm transportu towarowego dzieli się informacjami o zatrudnianiu Hindusów. Jedna z firm z Pomorza informowała, że już co trzeci ciągnik jest prowadzony przez pracownika z Indii.

Wykres 72. W Polsce już ponad 160 tys. pracowników spoza UE ma uprawnienia do wykonywania zawodu kierowcy w ruchu międzynarodowym. Nie wiadomo, ilu z nich faktycznie pracuje, ale udział cudzoziemców na tym rynku może sięgać 20-30 proc., wobec średniej na poziomie 6 proc. dla całej gospodarki.

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



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych GITD



Lesław Tłaga

Prezes Zarządu,
Lontex

Jako firma szkoleniowa zanotowaliśmy pojawianie się kierowców z innych niż zwykle kierunków. Zauważyliśmy więcej kierowców z Turcji na naszych szkoleniach. To zapewne bezpośredni efekt odpływu ukraińskich kierowców z naszego rynku. Z kierunków bardziej odległych, takich, o których mówi się na rynku, jak Indie czy Bangladesz, jeszcze nie mieliśmy nikogo. Dużym wyzwaniem jest to, że wprowadzenie kierowcy z jakiegokolwiek kierunku nie jest prostym procesem. Twórcy prawa mogliby zastanowić się nad jakąś prostszą formą wprowadzania ich na rynek, bo to jest długotrwały i złożony proces. Żeby taki kierowca mógł rozpocząć pracę potrzebuje około dwóch miesięcy.



KSZTAŁCENIE ZAWODOWE I WYŻSZE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU

64 tys.

uczniów w Polsce kształci się do zawodu technika logistyka

Liczba specjalistów kształcących się do pracy w sektorze TSL jest bardzo wysoka, jednak dotyczy to głównie specjalistów od logistyki. Znacznie mniej jest specjalistycznych programów nauczania dla kierowców.

Struktura kształcenia zawodowego w Polsce dość dobrze odzwierciedla strukturę popytu w gospodarce. Dwie branże najmocniej zwiększające zatrudnienie w ostatniej dekadzie to transport drogowy towarów i informatyka. A dwa najpopularniejsze kierunki kształcenia zawodowego (drugiego stopnia, czyli w technikach) to technik informatyk i technik logistik. Ten pierwszy zawód jest oczywiście popularniejszy z powodu wysokich zarobków informatyków i generalnie dobrej opinii na rynku na temat perspektyw zatrudnienia. Dlatego liczba osób kształcących się do tego zawodu sięga 106 tys. Ale do

jazdów samochodowych i mechanik pojazdów samochodowych. W ciągu trzech lat ta liczba zwiększyła się o 5,4 proc., przy czym liczba techników rośnie znacznie szybciej niż mechaników.

Natomiast wciąż bardzo mało jest osób kształcących się w kierunku zawodu technika transportu drogowego, który obejmuje kompetencje w zakresie prowadzenia pojazdów, ale również planowania przewozu, prowadzenia dokumentacji, organizacji przeładunków itp. W 2023 roku było tylko 747 osób uczących się do tego zawodu. Choć na plus można odnotować to, że w ciągu trzech lat ta liczba zwiększyła się aż o 310 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 3,5 tys. osób, mimo że transport kolejowy w gospodarce odgrywa wciąż mniejszą rolę niż transport drogowy.



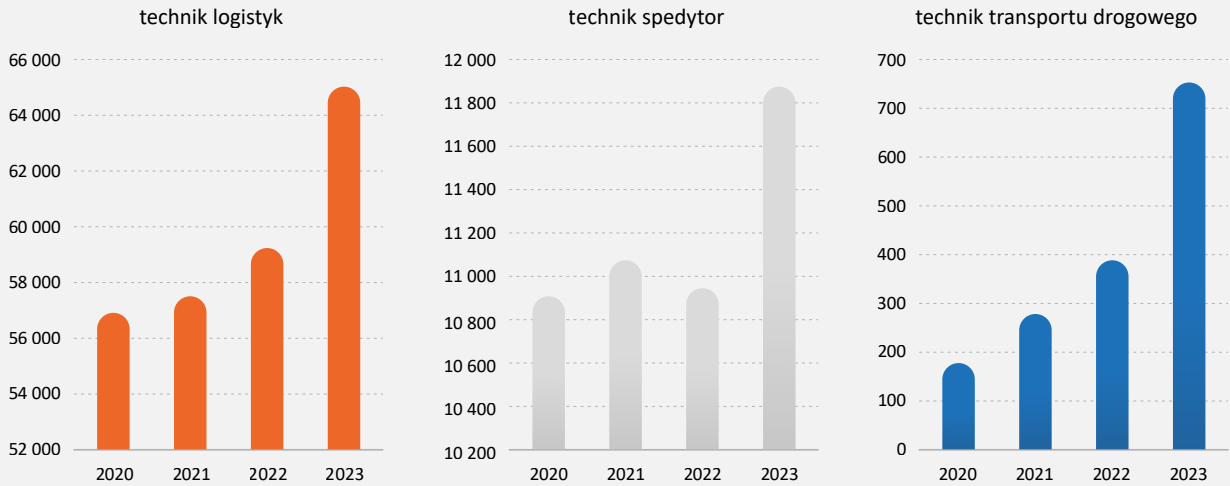
zawodu technika logistyka również kształci się duża liczba uczniów – w 2023 roku było ich 64 tys. W ciągu trzech lat od 2020 roku (czyli de facto roku szkolnego 2019/2020) liczba osób kształcących się do tego zawodu zwiększyła się o 15 proc., mimo że ogólna liczba uczniów wzrosła o 9 proc. Nieco niżej na liście zawodów pod względem liczby uczniów znajduje się technik spedytor. W tym kierunku kształci się 11,8 tys. osób, a w ciągu trzech lat ta liczba zwiększyła się o 8,9 proc.

Aż 67 tys. osób kształci się w kierunku dwóch zawodów powiązanych z transportem drogowym towarów: technik po-

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 itp. W 2021 roku (ostatnie dostępne dane zagregowane) studia wyższe związane z usługami transportowymi ukończyło 3,9 tys. osób. Jedna trzecia z tej liczby to absolwenci trzech politechnik – poznańskiej, śląskiej i warszawskiej.

Wykres 73. *Specjalistów do transportu kształci się coraz więcej, choć w niektórych specjalizacjach jest ich wciąż znacząco za mało.*

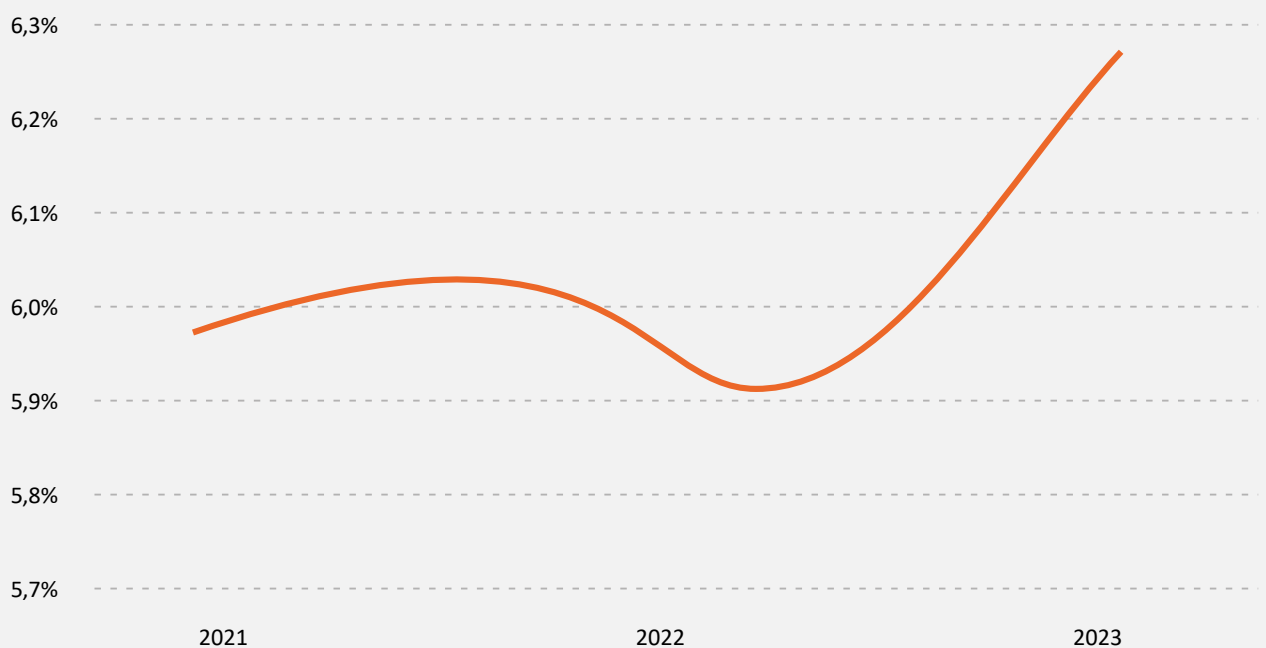
Liczba uczniów w szkołach technicznych na kierunkach związanych z transportem



Źródło: opracowanie własne SpotData i TLP, na podstawie danych MEN

Wykres 74. *Relacja liczby uczniów na kierunkach transportowych do wszystkich uczniów jest mniej więcej taka sama, jak udział sektora transportu i logistyki w gospodarce – ok. 6,5 proc. Biorąc jednak pod uwagę, że transport rozwija się szybko i ma większe niż inne branże problemy z wakacjami, optymalne byłoby przyciągnięcie do zawodu większej liczby osób.*

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

KSZTAŁCENIE USTAWICZNE W FIRMACH

Potrzeby sektora transportu i logistyki w zakresie przyciągania i kształcenia nowych pracowników są ogromne, ale jednocześnie odsetek firm zaangażowanych w kształcenie ustawiczne jest relatywnie niski – niższy niż średnio w innych branżach.

Wprawdzie stopa wakatów w szeroko pojętym sektorze transportu i logistyki jest wyższa niż w innych branżach (łącznie o ok. 25 proc.), ale zaangażowanie w kształcenie pracowników jest w transporcie niższe niż ogółem. Wynikać to może z wielu przyczyn. Najważniejsza może być taka, że wiele firm nie dostrzega znaczenia kształcenia ustawicznego i związku między taką aktywnością a stabilnością zatrudnienia.

Między 2010 a 2020 rokiem (ostatnie dostępne dane z prowadzonego raz na pięć lat badania GUS) odsetek firm w całej gospodarce prowadzących szkolenia i kursy dla pracowników zwiększył się zaledwie 22 do 41 proc. W tym samym czasie odsetek firm transportowych (w całym sektorze TSL) angażujących się w tego typu działania wzrósł z 23 do 34 proc., czyli znacznie mniej niż średnia dla gospodarki. I to

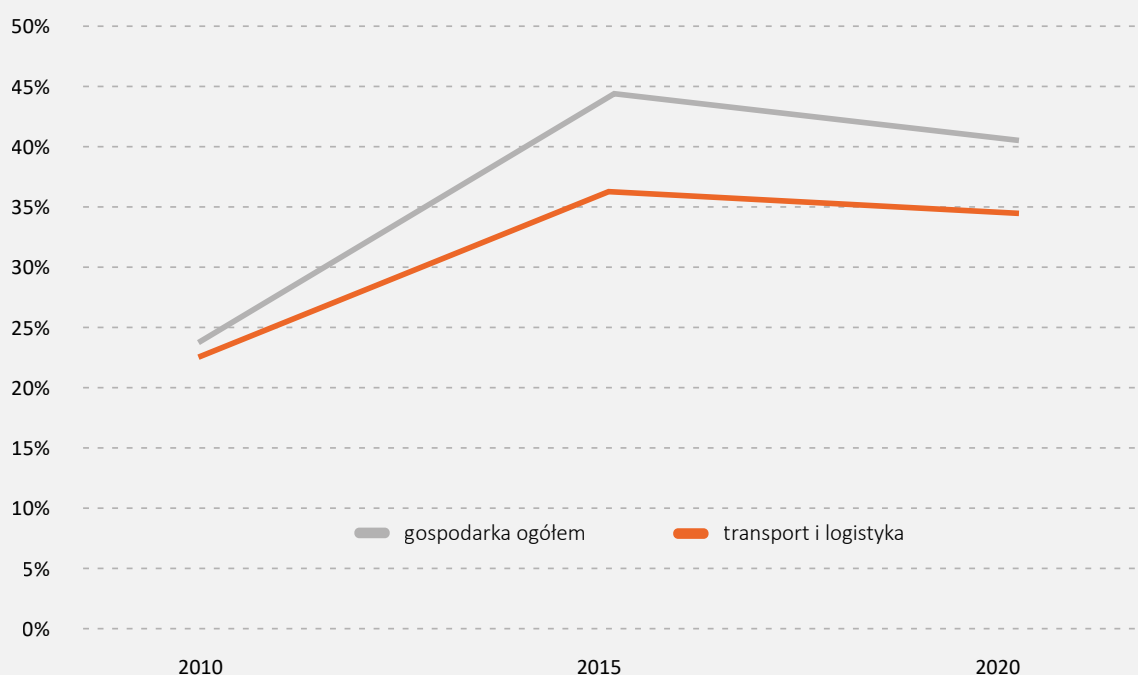
akurat w dekadzie, w której bardzo mocno odczuwalny zaczął być problem dostępności pracowników.

Nieco lepiej dla sektora transportu wygląda porównanie oparte na odsetku pracowników, a nie przedsiębiorstw. W 2020 roku firmy transportowe prowadzące kształcenie ustawiczne odpowiadały za 70 proc. zatrudnienia, czyli minimalnie więcej niż średnia dla całej gospodarki (69 proc.). Ale też zaskakujące jest, że ten odsetek w ciągu dekady zmniejszył się, mimo że średnio w całej gospodarce kierunek był odwrotny. Ewidentnie nie mamy do czynienia ze wzrostem nakładów firm transportowych na edukację i szkolenia wewnętrzne kadry. Przynajmniej nie w ujęciu zagregowanym.

Firmy raportujące brak szkoleń i kursów najczęściej twierdzą, że kwalifikacje ich pracowników odpowiadają potrzebom przedsiębiorstwa (71 proc. deklaracji) oraz że rekrutują pracowników doświadczonych, posiadających już wysokie kompetencje (66 proc.). Możliwe, że wiele przedsiębiorstw traktuje kompetencje kierowcy jako coś uniwersalnego, co można przenosić między firmami. Ponoszenie nakładów na

Wykres 75. Zaangażowanie firm w kształcenie ustawiczne pracowników rośnie. Ale w transporcie i logistyce odsetek takich firm jest wciąż mniejszy niż średnio w gospodarce.

Odsetek firm organizujących wewnętrzne szkolenia dla pracowników



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

kształcenie pracownika, gdy on może w każdej chwili zmienić pracę, jest w takich warunkach postrzegane jako potencjalne dofinansowywanie konkurencji. Jednak niektóre przedsiębiorstwa mogą nie doceniać to, że szkolenia mogą dotyczyć nie tylko twardych kompetencji, możliwych do przenoszenia między firmami, ale również miękkich zdolności budujących cechy odpowiadające danemu środowisku pracy.

W badaniach statystycznych nad kształceniem ustawicznym zwraca uwagę to, że znacznie wzrósł odsetek przedsię-

biorstw, które nie prowadzą kształcenia z powodu trudności z określeniem swoich potrzeb w tym zakresie. W 2010 roku takich firm w sektorze transportowym było 6 proc. (wśród tych, które nie prowadzą szkoleń i kursów), a w 2020 roku już 17 proc. To może wskazywać, że przedsiębiorstwa potencjalnie chciałyby podnosić jakość swojej kadry, ale nie umiają tego same zrobić. Jest to innowacja organizacyjna, której wprowadzenie nie jest najwyraźniej łatwe.

JAK FIRMY CHCĄ REAGOWAĆ NA BRAKI PRACOWNIKÓW – BADANIE

Z badania ilościowego TLP i SpotDaty wynika, że zwiększanie zakresu szkoleń wewnętrznych to główny sposób reakcji firm na problem z dostępnością pracowników. Wskazuje to, że na rynku może rozpowszechnić się świadomość konieczności inwestycji w kapitał ludzki, a transport może pod tym względem nadrabiać zaległości z poprzednich lat. Jednocześnie relatywnie mało firm planuje istotne podwyżki wynagrodzeń, co może sugerować, że fala największej presji płacowej mija.

Brak kierowców to jedno z najbardziej palących wyzwań dla polskich firm transportowych. Ale skala tego wyzwania jest oceniana nieco łagodniej niż przed rokiem. W badaniu TLP i SpotDaty w 2021 roku brak kierowców otrzymał 8,1 pkt na skali od 0 do 10 (gdzie 10 to najbardziej palący problem). W 2023 roku ta ocena to 7,4 pkt. Spadek może wynikać z tego, że na horyzoncie pojawiły się bardzo poważne wyzwania innego rodzaju – dekonunktura, inflacja, wysokie ceny energii. Mimo to brak kierowców znajduje się wysoko na liście wyzwań.

Zapytaliśmy w badaniu o siedem potencjalnych sposobów reakcji na brak pracowników:

1. znaczące podwyżki wynagrodzeń,
2. poszukiwanie pracowników w innych krajach,
3. wprowadzanie programów typu wellness (i innych poza-płacowych benefitów),
4. rozwijanie systemu szkoleń wewnętrznych,
5. rozwijanie współpracy ze szkołami zawodowymi,
6. rozwijanie współpracy z uczelniami wyższymi,
7. zmiana organizacji pracy kierowców.

Zdecydowanie najwięcej firm (45 proc.) deklaruje rozwijanie systemu szkoleń wewnętrznych jako sposób reakcji na braki podaźowe na rynku pracy. Na drugim miejscu znajdują się zmiany w organizacji pracy kierowców (38 proc.), a na trzecim pozyskiwanie pracowników w innych krajach (28 proc.). Dopiero na czwartym miejscu są znaczne podwyżki wynagrodzeń (27 proc.).

Te wyniki można traktować bardzo pozytywnie. Pokazują one, że firmy poszukują rozwiązań wewnątrz organizacji, a nie na zewnątrz, a więc nastawiają się na wzrost wydajności. Podnoszenie umiejętności pracowników i zmiany organizacyjne są generalnie trudniejsze do wprowadzenia niż pozyskiwanie tańszych pracowników z nowych rynków. Widać jednak, że firmy są na takie zmiany gotowe.

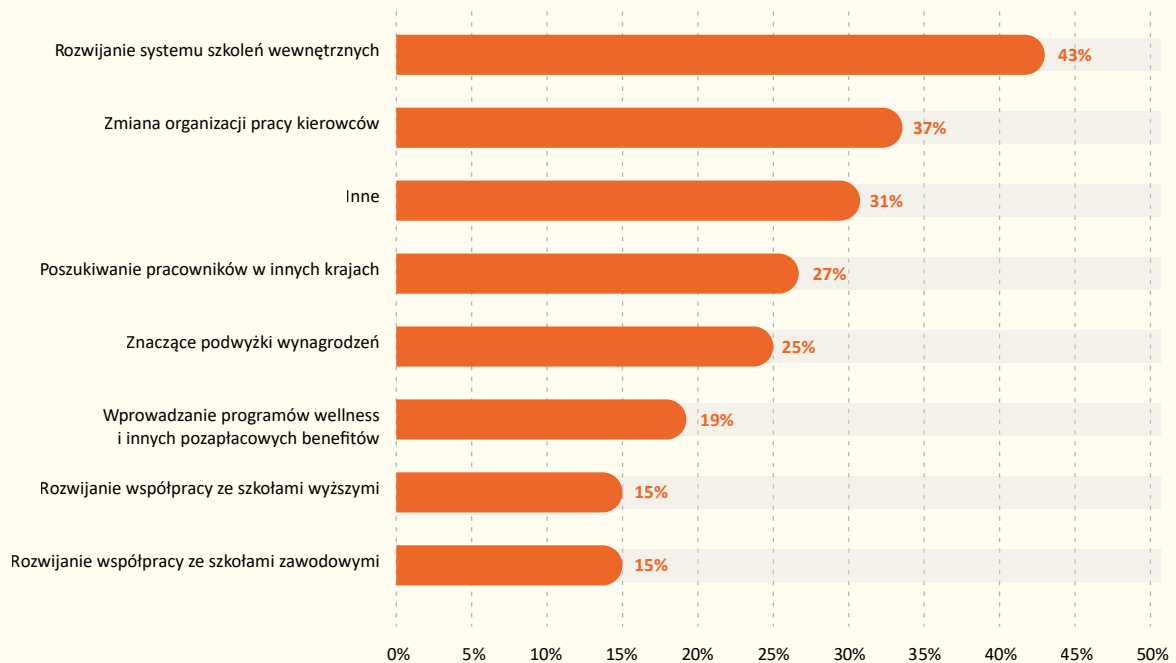
Jednocześnie relatywnie niski odsetek planów podwyżek wynagrodzeń może być objawem nadchodzącego spowolnienia gospodarczego. W przedsiębiorstwach panują coraz większe obawy o przychody, a jednocześnie wciąż utrzymuje się wysoka presja kosztowa ze strony cen energii, surowców, usług zewnętrznych.

Pewnym rozczarowaniem może być natomiast niski odsetek firm współpracujących z instytucjami edukacyjnymi. Można dopatrywać się w tym marnowanej szansy polskiej gospodarki, a z bardziej optymistycznego punktu widzenia – dużego potencjału do poprawy. W Polsce kształcą się ok. 100 tys. osób do zawodów związanych bezpośrednio z transportem. Wciąż zbyt mało firm posiada i chce posiadać wpływ na programy kształcenia tych ludzi i angażować się w organizowanie praktycznej współpracy w zakresie przygotowania do zawodu.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 76. Firmy poszukują rozwiązań wewnątrz organizacji, a nie na zewnątrz, a więc nastawiają się na wzrost wydajności. Podnoszenie kapitału ludzkiego i zmiany organizacyjne są generalnie trudniejsze do wprowadzenia niż pozyskiwanie tańszych pracowników z nowych rynków.

Odsetek firm podejmujących wybrane działania w celu zwiększenia dostępu do wykwalifikowanych pracowników, w proc.



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023

“



Michał Chochołek

Business Development Director,
Rohlig Suus Logistics

Nowym technologiom muszą towarzyszyć miękkie kompetencje

Jak będzie wyglądała logistyka przyszłości? Na pewno w coraz większym stopniu będziemy korzystać z automatyzacji i pracy na danych w czasie rzeczywistym, natomiast to nadal będzie biznes, w którym zwłaszcza przy skomplikowanych projektach będzie istotny czynnik ludzki: jakość obsługi, relacje, zapewnienie bezpieczeństwa klientowi, kreatywność w rozwiązywaniu problemów. Ważne, żebyśmy kompetencje twarde obudowywali kompetencjami miękkimi, doświadczeniem, umiejętnością znajdowania niestandardowych rozwiązań. W cenie nadal będą specjaliści – zarówno ci operacyjni, jak i ci z zaplecza. Dlatego konkurencja o dobrych, doświadczonych pracowników będzie rosnąć – w transporcie, logistyce kontraktowej, w całym sektorze TSL.

”



06

NAJWAŻNIEJSZE SEKTORY
WSPÓŁPRACUJĄCE Z TRANSPORTEM
W ŁAŃCUCHU DOSTAW

NAJWAŻNIEJSZE BRANŻE KORZYSTAJĄCE Z USŁUG TRANSPORTOWYCH

Dwa najważniejsze sektory zewnętrzne wobec transportu będące klientami polskich firm transportowych to przetwórstwo i handel. Przy czym rola przetwórstwa systematycznie się zwiększa – udział dochodzi już do 40 proc. Rola handlu jest w miarę stabilna, z udziałem na poziomie 30 proc. Maleje natomiast rola sektorów surowcowych i budownictwa.

Patrząc na przepływy finansowe między sektorami i branżami w Polsce, widać przede wszystkim, że zwiększa się udział zleceń realizowanych w ramach sektora – między firmami logistycznymi, przewozowymi, magazynowymi. W Polsce już ok. jednej trzeciej przychodów firm transportowych ogółem (nie tylko drogowych) pochodzi od innych podmiotów z szeroko pojętego sektora TSL. Dla porównania przed dekadą było to ok. 20 proc. Oznacza to, że rośnie specjalizacja i różnicowanie świadczonych usług. Dużi operatorzy czy spedytorzy często korzystają z usług firm przewozowych, większe firmy przewozowe z usług mniejszych firm, firmy kurierskie – specjalizujące się w organizacji procesu transportu – muszą współpracować z właścicielami floty.

Analizując wyłącznie przychody pochodzące z innych sektorów niż transport i logistyka, na pierwszy plan wysuwa się rosnące znaczenie przetwórstwa przemysłowego (bez przetwórstwa ropy, które zaliczyliśmy do sektora energetycznego). W 2010 roku udział przetwórstwa wynosił niecałe 30 proc. przychodów generowanych poza TSL, a obecnie dochodzi do 40 proc. (twarde dane są tylko do roku 2019, wnioski dotyczące lat późniejszych oparte są na ekstrapolacji). Za ten długookresowy przyrost udziału przetwórstwa odpowiedzialne są przede wszystkim takie branże jak: pro-

dukcja żywności, produkcja wyrobów budowlanych (szkło, ceramika, cement itp.), produkcja metali, wyrobów metalowych, tworzyw sztucznych i wyrobów z tworzyw, produkcja chemikaliów, produkcja sprzętu transportowego.

Ważną branżą należącą do szeroko pojętego przemysłu, ale nienależącą do przetwórstwa, jest gospodarka odpadami. Udział tej branży w przychodach jest niski (ok. 2 proc.), ale znacząco wzrósł w ostatnich latach. Można dopatrywać się w tym objawów wzrostu znaczenia polityki klimatycznej, której częścią jest tworzenie gospodarki obiegu zamkniętego i rozrost regulacji zmuszających producentów do recyklingu i wykorzystywania recyklingowanych materiałów.

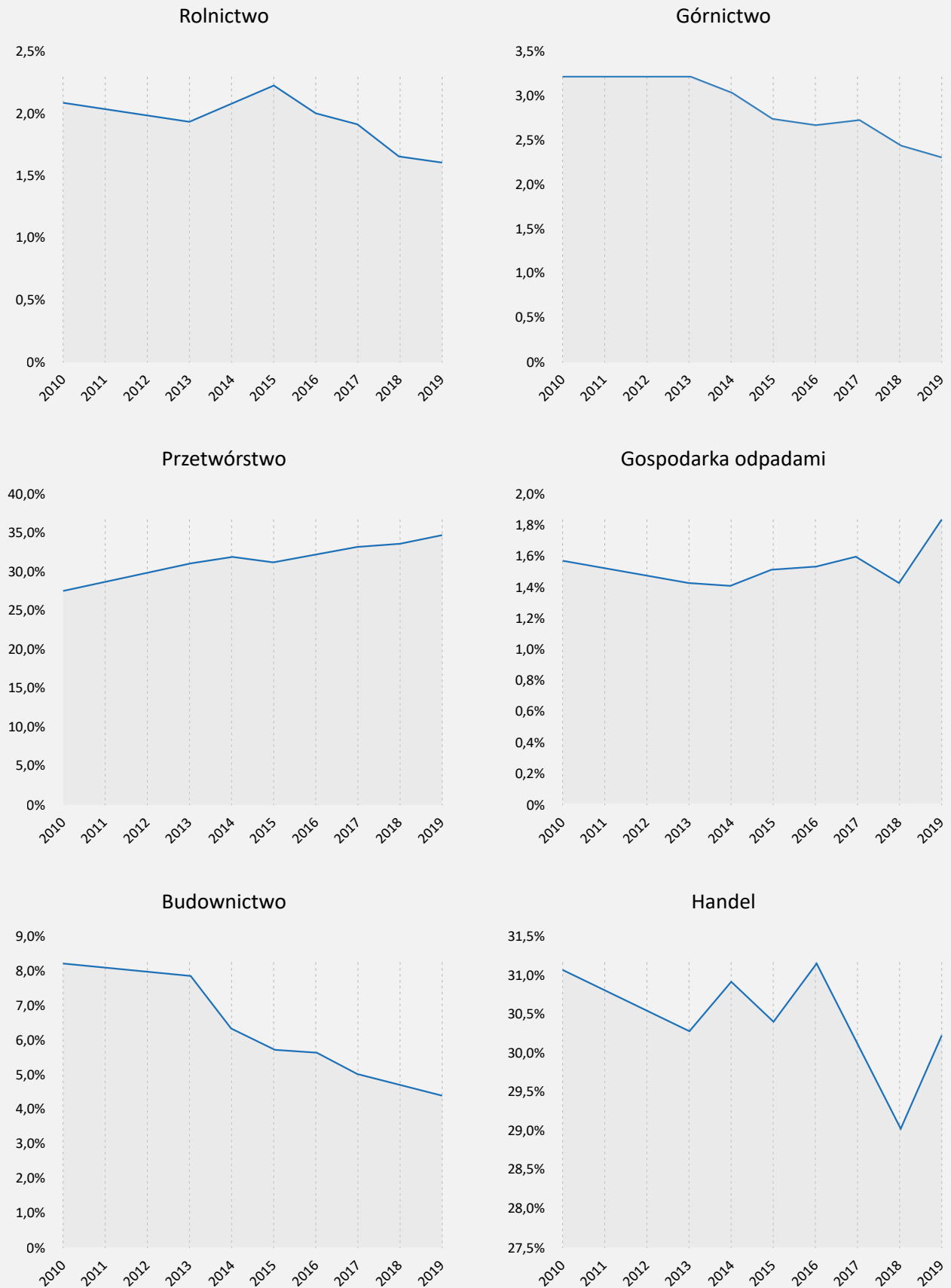
Udział handlu w przychodach firm transportowych pochodzących spoza sektora TSL jest stabilny i wynosi ok. 30 proc. Przy czym w ramach sektora handlowego widać istotne przetasowania. Za coraz większą część zleceń na usługi transportowe odpowiada handel hurtowy, ale relatywnie mniejszą – handel detaliczny. Może to wynikać z tego, że Polska jest coraz ważniejszym centrum logistycznym i magazynowym dla zachodnich rynków.

Stopniowo zmniejsza się natomiast udział przychodów pochodzących z rolnictwa, górnictwa, budownictwa, czyli branż, w których przewozi się głównie surowce. Jest to zresztą odzwierciedlone w odpowiedziach w naszym badaniu ilościowym – firmy postrzegają przewóz surowców jako relatywnie najwolniej rozwijający się segment rynku. Wojna w Ukrainie i wzrost zapotrzebowania na przewozy materiałów może zmienić ten trend, ale nie będzie to prawdopodobnie zmiana długookresowa.



Wykres 77. Przetwórstwo staje się stopniowo najważniejszym klientem dla sektora transportu, a udział tego sektora w przychodach firm systematycznie rośnie.

Udział poszczególnych sektorów w zamówieniach na usługi transportu lądowego (pochodzących spoza sektora transportu i logistyki)



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

NAJWAŻNIEJSI KLIENCI TRANSPORTU – POLSKA NA TLE UNII EUROPEJSKIEJ

Struktura branżowa klientów transportu w Polsce jest podobna do tej w innych krajach Unii Europejskiej, choć widać kilka istotnych różnic. Mniejszy niż w przeciętnym kraju UE jest udział rolnictwa, a znacznie większy budownictwa. Pod względem udziału przetwórstwa Polska zbliżyła się do średniej dla Niemiec i regionu Europy Środkowej, gdzie produkcja odgrywa relatywnie większą rolę niż w Europie Zachodniej.

Kraje Unii Europejskiej bardzo różnią się między sobą pod względem tego, jaki jest udział innych branż w zamawianiu usług transportowych. Na przykład we Francji mały jest udział przetwórstwa przemysłowego (ok. 5 proc.), a bardzo wysoki handlu (ok. 66 proc.). Dokładnie odwrotnie jest w Czechach, gdzie przetwórstwo odpowiada za ponad 50 proc. przychodów zewnętrznych firm transportowych, a handel za ok. 20 proc. Te różnice wynikają w dużej mierze z odmiennych struktur gospodarek, ale mogą być także wynikiem różnic w organizacji łańcuchów dostaw. Europa Środkowa, wraz z Niemcami, ma generalnie bardzo duży udział przetwórstwa w PKB, a cały region jest usiany fabrykami połączonymi łańcuchem dostaw. Relatywne znaczenie przemysłu w Europie Zachodniej i Południowej jest mniejsze.

W przeciętnym europejskim kraju największym klientem zewnętrznym branży transportowej jest handel (34 proc.).

Na drugim miejscu znajduje się przetwórstwo (32 proc.). W Europie Środkowej i w Niemczech te udziały kształtują się odpowiednio na poziomie 27 i 41 proc. W Polsce odpowiednio 30 i 35 proc. Różnice nie są duże, ale widać przemysłowy charakter Europy Środkowej i Niemiec.

Wbrew intuicji Polska ma natomiast mniejszy udział rolnictwa w transporcie – 1,6 proc. wobec 2,6 proc. dla przeciętnego kraju w UE. Dzieje się tak pomimo, że waga rolnictwa w PKB w Polsce jest podobna do przeciętnej UE (nieważonej) – ok. 2,5 proc. Dlaczego zatem rolnictwo jest relatywnie mniej istotne dla transportu, a transport dla rolnictwa w Polsce? Odpowiedź może się kryć w strukturze produkcji rolnej. Jest ona oparta w dużej mierze na małych gospodarstwach, które nie wykorzystują zewnętrznych usług transportowych. Jest to przejaw niskiej wydajności i efektywności polskiego sektora rolnego.

Jednocześnie znacznie większy w Polsce niż w innych krajach UE jest udział budownictwa – 4,2 proc. wobec 1,6 proc. w przeciętnym kraju Unii. W tym przypadku powód jest dość oczywisty. Polska jest wielkim placem budowy infrastruktury. Udział inwestycji publicznych w PKB w Polsce jest o połowę wyższy niż średnio w UE. Choć nawet biorąc to pod uwagę, udział budownictwa w przewozach jest relatywnie wysoki.



NAJWAŻNIEJSZE BRANŻE, DLA KTÓRYCH TRANSPORT JEST KLIENTEM

Największe znaczenie dla transportu od strony kosztów mają producenci paliw, dostawcy pojazdów i części, firmy telekomunikacyjne oraz księgowi i inni doradcy. Najszybciej przybywa zleceń dla firm informatycznych, ubezpieczeniowych i generalnie usług biznesowych. Jest to niewątpliwie objaw rosnącej dojrzałości organizacyjnej firm transportowych.

Od strony kosztów zewnętrznych zakupy paliw stanowią od 40 do 45 proc. wszystkich wydatków – nie wliczając w to wydatków w ramach sektora transportowego. Dokładny udział zależy od cen energii, które są bardzo zmienne. Jest to największa pozycja kosztowa, z którą żadna inna nie może się równać. Kolejna pozycja na liście ma czterokrotnie niższy udział (samochody i części). Dla porównania wydatki na wynagrodzenia, których nie wliczamy do kosztów zewnętrznych, są o jedną trzecią niższe niż wydatki na paliwa.

Transport drogowy ogółem jest największym konsumentem finalnym energii w kraju, z udziałem na poziomie 30 proc. (dane za 2021 rok, ostatnie dostępne). Od 2010 roku ten udział wzrósł o 7 pkt proc. A wolumen zużycia energii zwiększył się z 16,6 do 22,9 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej (ekwiwalent oznacza kaloryczną wartość energii, jaka jest zawarta w tonie ropy).

Drugim istotnym dostawcą produktów dla transportu są wytwórcy pojazdów i części. Oczywiście wydatki na pojazdy są finansowane najczęściej leasingiem i liczone jako amortyzacja oraz koszty finansowe, a nie koszty zużycia zewnętrznego. Do zużycia zaliczają się głównie wydatki na części, których udział w kosztach zewnętrznych stanowi 11 proc. Dodając do tego wydatki na naprawy i konserwację, a także wydatki na wyroby z metali, tworzyw i elektryczne, do których na-

leżą głównie części i akcesoria pojazdów, udział ten rośnie do 18 proc.

Pozostałe branże dostarczające produkty i usługi dla transportu mają już znacznie mniejszy udział w kosztach sektora. Wydatki na wynajem/dzierżawę stanowią 5,4 proc. kosztów, usługi księgowe i prawne 1,7 proc. kosztów, usługi telekomunikacyjne 1,6 proc., usługi deweloperskie 1,5 proc., a usługi finansowe (bez ubezpieczeń) 1,4 proc.

W związku z szybką rozbudową floty pojazdów najważniejszą branżą pod względem wzrostu zamówień ze strony transportu jest wynajem i dzierżawa. Na kolejnych miejscach pod względem dynamiki wydatków firm transportowych znajdują się usługi księgowe i prawne, usługi wsparcia zatrudnienia, ubezpieczenia oraz usługi informatyczne. Wszystkie te trzy pozycje mają obecnie ok. 4,5 proc. udziału w wydatkach zewnętrznych sektorach transportu, wobec 2,2 proc. przed dziesięcioma laty.

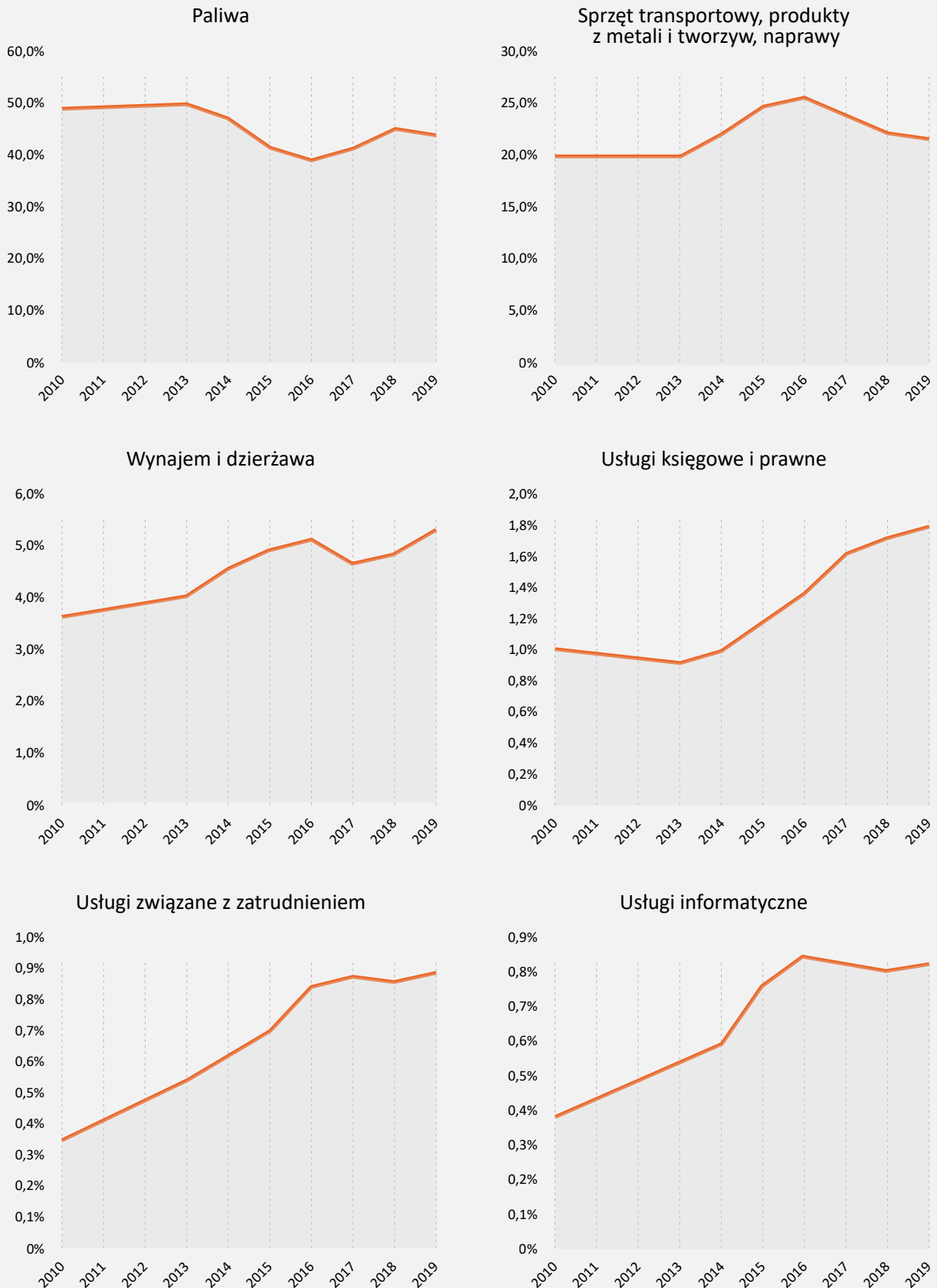
Widać w tych zmianach istotne trendy obejmujące transport. Generalnie wzrost wydatków na usługi biznesowe jest związany ze wzrostem skali działalności firm. Większa część usług jest przez to zlecana dostawcom zewnętrznym.

Rosnąca kompleksowość regulacji i systemu podatkowego, na poziomie zarówno krajowym, jak i europejskim, wymusza zwiększanie nakładów na usługi księgowe i prawne. Braki kierowców sprawiają, że coraz częściej firmy transportowe wspomagają się usługami ze strony agencji zatrudnienia. A cyfryzacja wymusza wzmożoną współpracę z dostawcami oprogramowania. Wszystkie te trendy powinny zyskiwać na znaczeniu w najbliższych latach.



Wykres 78. Systematycznie rośnie rola wydatków firm transportowych na usługi biznesowe, w tym prawne, księgowość czy informatyczne. Choć ich udział w kosztach wciąż jest niższy niż średnio w innych krajach UE.

Udział poszczególnych sektorów w wydatkach sektora transportu lądowego (lokowanych poza sektorem transportu i logistyki)



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

NAJWAŻNIEJSI DOSTAWCY DLA TRANSPORTU – POLSKA NA TLE UNII EUROPEJSKIEJ

Polska różni się od innych krajów Unii Europejskiej pod względem struktury wydatków firm transportowych. W innych krajach mniejsze znaczenie odgrywają wydatki na paliwa i części, a większe na usługi biznesowe oraz usługi deweloperskie. Odzwierciedla to inny profil działalności firm, bardziej niż w Polsce zorientowany na świadczenie usług logistyki kontraktowej.

W Polsce wydatki na paliwa stanowią ok. 40-45 proc. kosztów zewnętrznych transportu (są to koszty przedsiębiorstw bez uwzględnienia wydatków na usługi transportowe i logistyczne oraz wydatków na wynagrodzenia), a w przeciętnym kraju Unii Europejskiej jest to 31 proc. Przy czym w niektórych krajach UE ten udział jest jeszcze dużo niższy – w Niemczech i we Francji wynosi średnio 21 proc. Ponieważ są to dane dotyczące całego transportu lądowego, nie tylko drogowego, ale również kolejowego, więc w jakiejś mierze za te różnice może odpowiadać większy udział przewozów kolejowych w krajach bardziej rozwiniętych niż Polska. Jednak nie jest to na pewno główna przyczyna różnic. Po prostu sam przewóz stanowi w zagranicznych firmach mniejszą część oferty niż w firmach polskich.

Analogicznie mniejsze są też w innych krajach UE niż w Polsce wydatki na części i akcesoria do pojazdów. W Polsce sta-

nowią one 11 proc. kosztów zewnętrznych, a w przeciętnym kraju UE 6,3 proc. Różnica wynika z tego, że tempo przyrostu floty w Polsce jest wyższe niż w innych krajach, a więc zapotrzebowanie na części również rośnie szybciej.

Natomiast w przeciętnym kraju UE wyższe niż w Polsce są generalnie wydatki na usługi biznesowe, które są funkcją stopnia rozwoju organizacyjnego przedsiębiorstw oraz wysokości nominalnej płac w relacji do cen towarów (płace są głównym determinantem cen usług). I tak wydatki na usługi księgowe i prawne stanowią w przeciętnym kraju UE 3,3 proc. (vs 1,7 proc. w Polsce), na ubezpieczenia 2,2 proc. (vs 1 proc.), na usługi wsparcia zatrudnienia 1,7 proc. (vs 0,8 proc.), na informatykę 1,8 proc. (vs 0,8 proc.), usługi inżynierskie 1,7 proc. (vs 0,8 proc.).

Innym obszarem, który ma relatywnie większe znaczenie dla wydatków w UE na tle Polski, są budownictwo i nieruchomości. W UE stanowią one 6,5 proc. wydatków zewnętrznych, w Polsce 2,7 proc. Związane jest to m.in. z większą rolą usług magazynowych w krajach rozwiniętych, choć w Polsce ten akurat segment rynku rozwija się dość szybko i Polska pod tym względem będzie prawdopodobnie zbliżała się stopniowo do średniej unijnej.

“



Kinga Przytocka-Krupa

Dyrektor Zarządzająca,
FF Fracht

Popyt był nadmuchany

Spowolnienie jest odczuwalne, i to nawet bardziej niż się spodziewaliśmy. Jego sygnały docierały już w ostatnim kwartale 2022 r. Trochę to łączyliśmy z galopującą inflacją i niepewnością w związku z sytuacją w Ukrainie. Jesteśmy bardzo zależni od handlu zagranicznego i te ponure wskaźniki są w handlu widoczne, zauważamy spadki zarówno w imporcie, jak i eksporcie. Widzimy to zarówno w wolumenach, jak i w stawkach.

Warto patrzeć na sytuację w transporcie z perspektywy dwóch ostatnich lat. Popyt był przez pewien czas mocno nadmuchany i teraz spadamy z bardzo wysokiej góry. Dlatego te spadki są teraz bardzo odczuwalne, porównując początek roku do poprzednich lat, jest gorzej. Nie panikujemy jednak, bo pierwsze miesiące roku cyklicznie są słabsze.

”

Najważniejsze trendy w otoczeniu transportu

Poniżej przedstawiamy listę najważniejszych trendów makroekonomicznych, które obecne są w branżach współpracujących z transportem i będą miały wpływ na kierunek i siłę zmian popytu na usługi transportowe i logistyczne. Trendy podzielone zostały na okresy – te oddziałujące na transport w 2023 roku, średniookresowe (perspektywa 2-3 lat) oraz długookresowe (perspektywa 5-10 lat).

Perspektywa krótkookresowa

- **Zmiana struktury konsumpcji**

W latach 2020-2022 konsumenci kupowali więcej towarów i mniej usług w porównaniu ze standardową strukturą zakupów sprzed pandemii COVID-19. To sprzyjało rozwojowi przemysłu, a szczególnie produkcji dóbr trwałych – elektroniki, mebli, sprzętu RTV/AGD – których Polska jest istotnym wytwórcą. Teraz następuje odwrócenie, coś w rodzaju odwetowych zakupów usług – podróży, uczestnictwa w zajęciach sportowych, wyjść do restauracji itp. To zmniejsza nie tylko produkcję, ale również obroty w handlu, a więc w dwóch najważniejszych sektorach dla branży transportu. Na przykład spadek sprzedaży detalicznej w Niemczech w styczniu i lutym 2023 roku był największy od co najmniej 20 lat, nie licząc kwietnia 2020 roku, gdy duża część sklepów została zamknięta z powodu pandemii. Oczywiście za spadek sprzedaży towarów odpowiada nie tylko zmiana struktury konsumpcji, ale też niższy dochód realny konsumentów. Optymistyczny jest natomiast to, że firmy przemysłowe w różnych badaniach deklarują, że w drugiej połowie 2023 r. sytuacja powinna się poprawić.

- **Efekt bicza**

Efekt bicza trzęsie produkcją i sieciami logistycznymi na świecie od połowy 2020 roku. Polega on na tym, że silne zaburzenie popytu na wyroby gotowe wywołuje długotrwałe i bardzo mocne wahania popytu na surowce i towary półprzetworzone poprzez efekt dużych wahań zapasów (tak jak mocne potrząśnięcie bicza u jego podstawy wywołuje dużą amplitudę wahań u jego końca). Na początku 2021 roku efekt ten wywoływał hossę w przemyśle, pod koniec 2022 roku recesję w zamówieniach. Na przełomie 2021 i 2022 roku w rekordowym tempie rosły zapasy komponentów do produkcji, bo firmy uzupełniały magazyny. Na przełomie 2022 i 2023 roku w rekordowym tempie rosły zapasy wyrobów gotowych, bo firmy nie dawały rady opróżnić magazynów. To jeszcze mocniej redukowało popyt na komponenty. Plus jest taki, że efekt ten powinien być krótkotrwały, podobnie jak recesja przemysłowa.

- **Cykl boom & bust w e-commerce**

Lata 2020-2022 przyniosły rewolucję cyfrową. W wyniku pandemii COVID-19 większa część aktywności ludzi przesunęła się do świata wirtualnego. Dotyczyło to również zakupów towarów i wpłynęło na sposób organizacji logistyki w wielu branżach, przekładając się również na działanie firm transportowych. Efektem był na przykład znaczący wzrost popytu na lekkie samochody ciężarowe, usługi drobnicowe, przewóz paczek itd. W 2022 roku wiele zmian zainicjowanych w czasie pandemii nieco przygasło. Należy do tej kategorii handel internetowy, którego intensywność ewidentnie się zmniejszyła. Eurostat pokazuje, że w całej Unii Europejskiej obroty sklepów zarejestrowanych jako internetowe były w lutym 2023 roku o 6,1 proc. niższe niż przed rokiem. Wygląda to jak cykl zwany czasami w ekonomii boom & bust: wybuch optymizmu, a potem bolesna recesja. Podobne wnioski można wyciągnąć z badań ankietowych wśród konsumentów. Badania realizowane przez krajowe urzędy statystyczne w UE (agregowane przez Eurostat) pokazują, że w całej Unii w 2022 r. odsetek konsumentów dokonujących częstych zakupów internetowych spadł w porównaniu z 2021 rokiem z 57 do 56 proc. Zmiana jest mała, ale to jest pierwszy spadek, od kiedy badanie zaczęło być realizowane na początku lat 2000. Gdy postpandemiczne wahania w strukturze popytu się ustabilizują, rynek e-handlu wróci na starą ścieżkę wzrostu.

- **Ożywienie w motoryzacji**

Łańcuchy dostaw się odblokowały, produkcja rośnie, nowe samochody trafiają do salonów, sprzedaż wystrzeliła. To jest obraz motoryzacji polskiej i niemieckiej, a także innych krajów Europy, z przełomu 2022 i 2023 roku. Powodem ożywienia jest poprawa warunków podaży. Komponenty do produkcji są łatwiej dostępne, do salonów trafiają zamawiane wcześniej samochody. Ożywienie widać w całym łańcuchu dostaw – od downstreamu (klient końcowy) do upstreamu (wytwarzanie surowców). W Polsce mocno rośnie produkcja motoryzacji, a także branż powiązanych, takich jak wyroby z metali, wyroby elektryczne (m.in. baterie do samochodów elektrycznych). Jest to zjawisko istotne dla wielu sektorów gospodarki, bo motoryzacja jest bardzo mocno powiązana z innymi branżami przemysłu i usług biznesowych. Można w tym motoryzacyjnym ożywieniu dopatrywać się jednej z kilku przyczyn uniknięcia recesji przez europejską gospodarkę.

Perspektywa średniokresowa

• Nearshoring i reshoring

Od czasu pandemii COVID-19 w 2020 roku często słychać opinie, że światowe łańcuchy dostaw ulegną przemodelowaniu. Ryzyko związane z zaburzeniami w handlu ma sprawić, że większą część produkcji i zamówień firmy będą lokowały blisko rynków docelowych. Proces ten zyskał nazwy: reshoring (czyli przenoszenie do kraju działalności lokowanej wcześniej za granicą), nearshoring (lokowanie działalności produkcyjnej blisko finalnego rynku zbytu) czy nawet friendshoring (lokowanie produkcji w krajach zaprzyjaźnionych politycznie). W przypadku Europy ma to oznaczać m.in. zmniejszanie zamówień w Azji, a szczególnie w Chinach, na rzecz rozwijania produkcji na rynkach Unii Europejskiej. W maju 2022 roku firma doradcza Savills stworzyła listę krajów najbardziej atrakcyjnych jako lokalizacje dla nearshoringu. Pierwsze miejsce na liście zajęły Czechy, dziewiąte zajęła Polska, a dopiero 30. przypadło Chinom. Dla porównania: Czechy i Polska zostały ocenione jako znacznie mniej atrakcyjne z punktu widzenia tradycyjnego offshoringu, czyli przesuwania produkcji do tańszych krajów. Zatem przejście z modelu offshoringu do nearshoringu powinno być niekorzystne dla Chin, a korzystne dla Europy Środkowej. Pod koniec 2022 roku podobne wnioski przedstawiła firma Reuters w badaniu przygotowanym z firmą Maersk. Przedstawiono w nim listę lokalizacji najbardziej atrakcyjnych z punktu widzenia nearshoringu. W skali całego świata Polska zajęła czwarte miejsce, dwie pozycje przed Chinami, a w przypadku tylko europejskich korporacji – pierwsze miejsce, 10 miejsc przed Chinami.

• Inwestycje militarne

Polska zwiększa wydatki na obronę narodową z 2 do 4 proc. PKB między 2021 a 2023 rokiem. Ta zmiana będzie miała bardzo duże konsekwencje makroekonomiczne. Część wydatków będzie finansowała import, ale część zostanie przeznaczona

na krajową produkcję sprzętu obronnego oraz budowę infrastruktury. Będzie to oznaczało wzrost produkcji i transportu materiałów, głównie metalowych oraz budowlanych.

• Próba integracji z Ukrainą

Polska wymiana handlowa z Ukrainą bardzo szybko rośnie, a proces ten może być kontynuowany, w miarę jak Polska będzie starała się wesprzeć odbudowę sąsiada po wojnie. Ten proces może na wielu płaszczyznach wygenerować znaczący popyt na usługi logistyczne. Mocniejsza integracja Ukrainy z Europą Zachodnią będzie oznaczała większy przepływ towarów, a to stwarza szansę na rozwój całego łańcucha logistycznego w transporcie drogowym, kolejowym i morskim.

W 2022 roku polski eksport do Ukrainy wzrósł nominalnie (licząc w euro) o 58 proc. r/r. Patrząc na wolumeny (licząc według masy), eksport w tym czasie wzrósł o 11 proc. To dużo, bo cały polski eksport spadł w tym zakresie o 7 proc. Rola Ukrainy w polskim eksporcie ewidentnie wzrosła, a kraj ten awansował do pierwszej dziesiątki polskich partnerów eksportowych. Za dużą część wzrostu sprzedaży do Ukrainy odpowiadają cztery grupy towarowe: paliwa (głównie ropa i produkty ropopochodne), materiały budowlane i stalowe, pojazdy i części, a także towary niesklasyfikowane, wśród których znajduje się broń. To dowodzi, że ogromna część eksportu jest nakierowana na potrzeby ciągłej odbudowy kraju i prowadzenia działań wojennych. Jednocześnie bardzo szybko rośnie import z Ukrainy. Dane produktowe wskazują, że jest to związane z rolą Polski jako hubu przeładunkowego dla ukraińskiego eksportu. Wprawdzie reeksport nie powinien być traktowany po stronie polskiego importu, ale duża część towaru jest zapewne w Polsce rejestrowana, zanim zostanie przeznaczona do dalszej dystrybucji za granicę.

Perspektywa długookresowa

• Transformacja energetyczna

Inwestycje w dekarbonizację są dla sektora transportowego nie tylko wyzwaniem, ale też szansą na zdobycie nowych zleceń. Transformacja energetyczna będzie bowiem bardzo intensywna pod względem popytu na materiały i ich transport. Zużycie materiałów potrzebnych do budowy i utrzymania elektrowni fotowoltaicznej czy wiatrowej jest 10-krotnie większe niż w przypadku elektrowni węglowej, przeliczając na jednostkę wyprodukowanej energii. Inwestycje w odnawialne źródła energii są bardziej kapitałochłonne. Jednocześnie transformacja energetyczna to nie tylko elektrownie – a wręcz to przede wszystkim inne obszary, takie jak elektromobilność, nowe budownictwo itd. A wiele wskazuje, że transformacja energetyczna w tej dekadzie gwałtownie przyspieszy i zacznie obejmować nie tylko sektory energetyczne krajów rozwiniętych, ale również inne sektory.

• Elektromobilność

Motoryzacja stanowi serce europejskiego przemysłu i tym samym kluczowy element gospodarki. Przejście z samochodów spalinowych na elektryczne wywoła reperkusje wykraczające znacząco poza samą branżę producentów i sprzedawców pojazdów oraz części. Przełoży się na inne branże, rynek pracy, a także sieć logistyczną. To przełożenie nie zawsze będzie pozytywne. Przede wszystkim samochody elektryczne posiadają inną strukturę komponentów i materiałów. Łączna liczba komponentów w samochodzie elektrycznym jest o ok. 30 proc. niższa niż w samochodzie spalinowym, a liczba roboczogodzin potrzebnych do produkcji w całym łańcuchu dostaw jest mniejsza o ok. 15-30 proc. Popyt na części w przeliczeniu na jeden samochód będzie więc wyraźnie mniejszy. Zmiana dotyczy szczególnie części do silnika. O ile silnik spalinowy jest złożony z ok. 12 tys. części, o tyle napęd elektryczny zaledwie kilkuset. Co więcej, struktura części przesuwają się z elementów mechanicznych na elektryczne. To wszystko oznacza, że branża motoryzacyjna będzie się prawdopodobnie kurczyła pod względem wolumenów produkcji w długim okresie.



NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY CZEKAJĄCE RYNEK TRANSPORTU DROGOWEGO – BADANIE

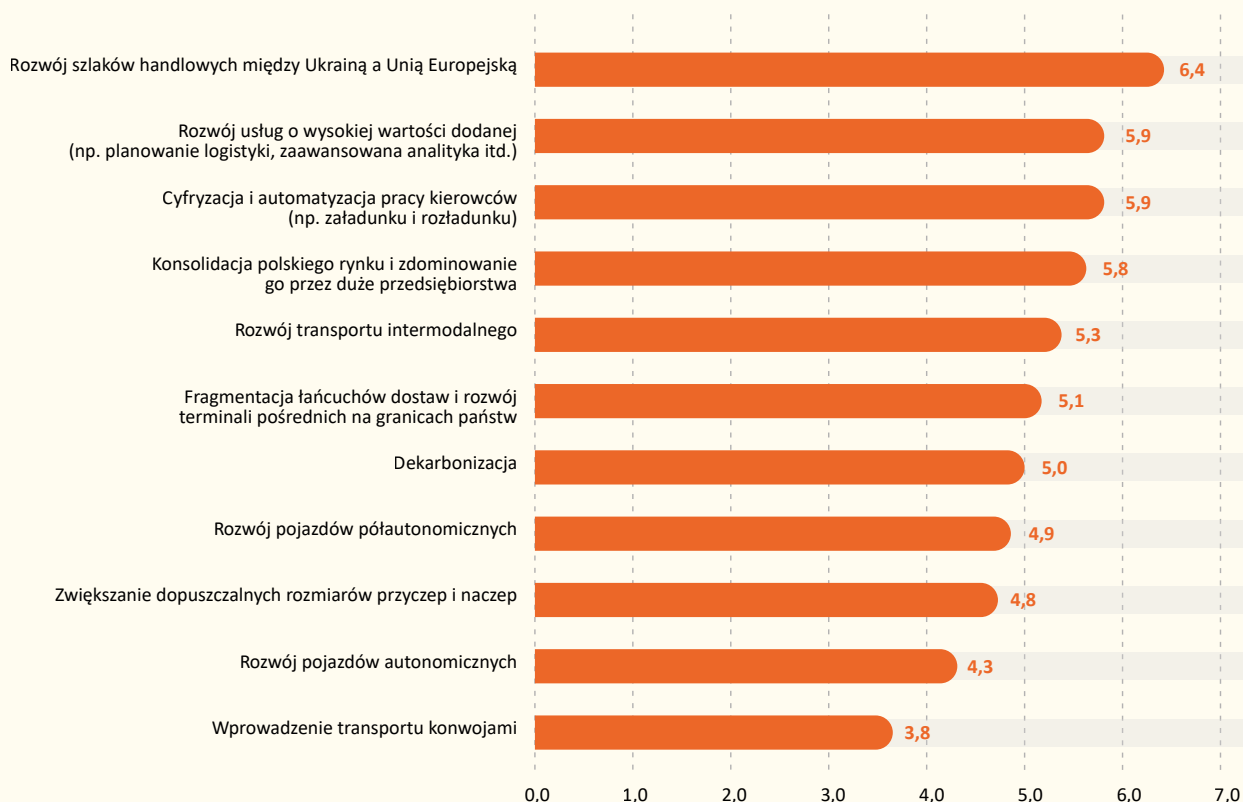
Rozwój szlaków handlowych między Ukrainą a Unią Europejską będzie najbardziej dynamicznym trendem obecnym na rynku transportu drogowego w najbliższych pięciu latach. Na drugim miejscu jest rozwój usług wysokiej wartości dodanej, czyli głównie logistyki kontraktowej. A na trzecim cyfryzacja i automatyzacja pracy kierowców. Natomiast żadne ze

zjawisk nie ma charakteru rewolucyjnego. Transformacja zachodząca na rynku ma charakter gradualny. Żaden ze wskazanych trendów nie otrzymał średniej oceny wyższej niż 7 na skali od 1 do 10 (gdzie 10 oznacza ekspresowe tempo zmian). To pokazuje, że firmy nie czują, aby środowisko biznesowe zmieniało się w sposób gwałtowny.

BADANIE ANKIETOWE TLP I SPOTDATY

Wykres 79. Nowe usługi i szlaki handlowe, cyfryzacja oraz konsolidacja to trendy o największej dynamice na rynku transportowym. Ale w żadnej dziedzinie zmiany nie przybierają rewolucyjnego tempa.

Jaka będzie intensywność zmian na rynku usług TSL w najbliższych pięciu latach w wymienionych poniżej obszarach? 1 oznacza brak zmian, 10 ekspresowe zmiany w danym kierunku. Średnia wartość odpowiedzi:



Źródło: Badanie ankietowe TLP i SpotData, 2023

“

**Marek Latkowski**Współwłaściciel,
Legarto Logistic

Nowe niemieckie regulacje mogą stanowić wyzwanie

Zawsze mierzyliśmy się z trzema wyzwaniami dla działalności bieżącej. Pierwsze to czynnik handlowy, czyli pozyskiwanie i obsługa kontraktów ze szczególną dbałością o marżowość. Drugie, ważne w ostatnich latach, to czynnik ludzki, czyli zapewnienie odpowiedniej jakości i liczby personelu. W tym roku widzimy, że jest z tym trochę lepiej. Trzecią sprawą są zmienne przepisy, które zawsze powodowały perturbacje. Na przykład teraz chodzą słycho o nowych warunkach niemieckich opłat drogowych. Jeszcze nie wiadomo, jak to będzie wyglądało, ale mówi się, że ma tam mieć miejsce rewolucja. My tymczasem przy kontraktowaniu aut nie jesteśmy w stanie ich dostosować do tych opłat. Planując finanse przedsiębiorstwa, powinniśmy wiedzieć takie rzeczy wcześniej. Ale to nic nowego, bo branża jest przyzwyczajona do funkcjonowania w takim chaosie i do szybkiego reagowania.

”

“

**Robert Zarzecki**Prezes,
Citronex Trans Logistic

Trzeba umieć dostosować się do chaotycznych zmian

Nauczyłem się, że w naszej branży nie można niczego przewidywać. Wszyscy zakładali, że zabraknie paliw, gdy Rosja jednostronnie ograniczy lub wręcz wstrzyma dostawy albo też wprowadzone zostanie embargo na rosyjskie paliwa dostarczane drogą morską oraz rurą. A tymczasem paliw nie brakuje, i do tego ich cena spada. Może się więc okazać, że choć obecnie mamy niedobór ofert dla transportu, to za miesiąc sytuacja będzie zupełnie odmienna. Wszystko dynamicznie się zmienia, trzeba podążać z tym chaosem i umieć się dostosować.

”

PODSUMOWANIE



Maciej Wroński

Prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska

Oddany w Państwa ręce raport „Transport drogowy w Polsce 2023” pokazuje, iż wbrew obawom branży, przyjęty w 2019 roku pakiet mobilności i inne bariery regulacyjne wprowadzone w późniejszym okresie, miały mniejszy wpływ na sytuację transportowych przedsiębiorców niż stan europejskiej gospodarki, kształtujący popyt na usługi przewozowe.

Podczas gospodarczej koniunktury, ceny uzyskiwane przez przewoźników pokrywają z nadkładem zwiększone koszty regulacyjne. Niestety, w sytuacji gdy gospodarka ulega schłodzeniu i spada wymiana towarowa, a w ślad za tym spadają stawki frachtów uzyskiwane na rynku, każde dodatkowe koszty związane z barierami administracyjnymi mogą stać się dla przedsiębiorstwa dodatkowym obciążeniem grożącym upadłością.

Dzisiaj, w chwili ukazania się naszego raportu, sytuacja większości przedsiębiorstw zajmujących się przewozami drogowymi nie należy do najlepszych. Uzyskiwane na rynku ceny za usługi transportowe często nie pokrywają w pełni kosztów ponoszonych przez przewoźników.

Trochę lepiej jest w przewozach wykonywanych na podstawie długoterminowych kontraktów. Szczególnie tam, gdzie zlecniodawcy stawiają na stabilną i partnerską współpracę z przewoźnikami. Niestety, taka postawa ze strony klientów nie jest regułą.

W tej sytuacji wielu, szczególnie mniejszych przedsiębiorców, zmniejsza liczbę zatrudnionych kierowców, redukuje flotę swoich pojazdów lub wstrzymuje się z nowymi inwestycjami w tabor samochodowy. Ale są też na rynku przedsiębiorstwa, które obecną trudną sytuację rynkową oceniają jako szansę na rozwój, pozyskanie nowych klientów i rynków.

Czynnikiem, który w obecnym momencie jest trudno uchwycić w liczbach, a tym samym ująć w raporcie, są niepewne lub nieprzewidywalne przyszłe wydarzenia. Mogą one radykalnie zmienić warunki, w jakich funkcjonuje polski transport drogowy. A prawdziwość tej tezy potwierdzają wydarzenia ostatnich trzech lat.

Dlatego też każdy z kolejnych raportów TLP, w tym także ten obecny, należy traktować przede wszystkim jako bieżący obraz polskiej branży transportu drogowego. A zawarte w nim przewidywania, jedynie jako najbardziej prawdopodobny scenariusz przyszłych wydarzeń. Scenariusz, który niekoniecznie może być w 100 procentach trafny. Ale o tym dowiemy się dopiero w przyszłości.

Ta nieprzewidywalność i niepewność jest jednak szansą dla tych przedsiębiorców i menadżerów, którzy podejmują właściwe, z punktu widzenia upływającego czasu, decyzje. Historia rozwoju wielu przedsiębiorstw, które osiągnęły w przeszłości spektakularny sukces dowodzi, że decyzje oceniane jako ryzykowne lub niezgodne z kierunkiem strategii przyjętej przez większość rynkowych graczy, okazały się kluczem do ich dynamicznego rozwoju.

Będziemy śledzić te zmiany. I dlatego mogę już dziś zapowiedzieć kolejne edycje naszego raportu, w których opiszemy przyszłość branży polskiego transportu drogowego. Przyszłość, która za dwa lata stanie się kolejną teraźniejszością. Przyszłość, która będzie z pewnością inna, ale miejmy nadzieję, że nie gorsza od obecnej rzeczywistości. Przyszłość, w której pojawią się nowi liderzy. Przyszłość, w której polski transport drogowy będzie nadal odgrywać kluczową rolę w Europie.

Kontakt:



Ignacy Morawski

Dyrektor Centrum Analiz SpotData
i.morawski@spotdata.pl



Maciej Wroński

Prezes Transport i Logistyka Polska
maciej.wronski@tlp.org.pl



Artur Kalisiak

Koordynator ds. Projektów Strategicznych
Transport i Logistyka Polska
artur.kalisiak@tlp.org.pl



Beata Gorczyca

Dyrektor ds. Komunikacji
Transport i Logistyka Polska
beata.gorczyca@tlp.org.pl



Michał Niemiec

Sales Manager
Commercial Road Transport,
Shell Polska
michal.niemiec@shell.com



Transport i Logistyka Polska
ul. Marszałkowska 111
00-102 Warszawa
e-mail: info@tlp.org.pl
tel. +48 607 380 190

SPOTDATA

Centrum Analiz SpotData
ul. Kijowska 1
03-738 Warszawa
e-mail: kontakt@spotdata.pl



Partner projektu